



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Leden van de begeleidingscommissie
EMG evaluatie 2009 - 2010
Politie, CBR, IenM

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Wegen en Verkeersveiligheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/43288

Bijlage(n)
1

Datum 16 maart 2011
Betreft Eindrapport EMG Evaluatie 2009 - 2010

Beste leden van de begeleidingscommissie,

De Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG) is op 1 oktober 2008 in werking getreden en de afgelopen jaren geëvalueerd. Ik ben blij aan u het eindrapport van de EMG evaluatie 2009 - 2010 aan te kunnen bieden. Hartelijk dank voor uw constructieve bijdrage en de positieve manier van samenwerken.

Bij deze EMG evaluatie gaat het om een procesmatige en inhoudelijke evaluatie die is uitgevoerd door onderzoeksbureau DHV. Het belangrijkste doel was daarbij om, zo nodig, in een zo vroeg mogelijk stadium bij te kunnen sturen in inhoud en opzet van de EMG. De evaluatie is gebaseerd op interviews met betrokken partijen, vragenlijsten onder deelnemers en trainers, focusgroepbijeenkomsten met de trainers en een analyse van data van het CBR. Hierdoor is inzicht verkregen in kenmerken van deelnemers, het verwijzingsproces en de uitvoering en werking van de EMG. Dit inzicht is onder meer in de loop van de evaluatie ontstaan en om die reden konden al tussentijds aanpassingen worden aangebracht.

Inzichten uit de EMG evaluatie

Kenmerken van cursisten en verwijzingsproces

- De doorsnee EMG-deelnemer blijkt een jonge man, die al jong een betaalde baan heeft, veel rijdt en vaak betrokken is bij verkeersongevallen en verkeersovertredingen.
- Volgens het rapport is in 2009 driekwart van de geprognosticeerde 1.500 mededelingen per jaar gehaald. Inmiddels kan ik u melden dat dit aandeel in 2010 is gestegen naar 85%. De EMG cursisten komen meestal binnen door snelheidsovertredingen.
- De politie vindt de verwijzingscriteria op zich helder, maar ook complex en daardoor lastig toepasbaar. Sommige politieregio's blijven achter in het opsporen en melden van EMG-waardige feiten.



Uitvoering en werking van de EMG

- Volgens de trainers lukt het meestal om deelnemers inzicht te geven in hun ongewenste verkeersgedrag.
- Uit de evaluatie blijkt dat het effect van de EMG per deelnemer verschilt. Zo neemt de bereidheid tot gedragsverandering toe bij deelnemers die relatief weinig op de weg zitten. De huidige aanpak sluit minder goed aan op deelnemers die veel kilometers maken. Als opstap voor gedragsverandering slaan bij deze ervaren automobilisten wellicht neutralere modules beter aan.

Aanpassingen aan de EMG

De belangrijkste aanpassingen en aanbevelingen zijn inmiddels al opgepakt. Ten overvloede informeer ik u over de inhoud van de overgenomen aanbevelingen.

- Om het proces van het uitbrengen van een mededeling te verbeteren heeft de politie het gebruik van automatiseringsmogelijkheden verbeterd en is meer politiepersoneel binnen de regionale korpsen aangewezen om een mededeling te doen. De daarvoor noodzakelijke formulieren en software zijn daarop aangepast.
- Hiernaast zal de politie in samenwerking met het CBR en IenM een landelijk communicatie- en voorlichtingstraject bij de inwerkingtreding van het ASP uitvoeren waarbij het belang van het opleggen van alcohol- en gedragsmaatregelen en de verbeterde werkwijze bij het doorgeven van mededelingen nogmaals onder de aandacht wordt gebracht bij de medewerkers van korpsen.
- Om de effectiviteit van de EMG te vergroten werkt het CBR op dit moment uit hoe in het programma meer kennismodules over risico's en verkeersregels opgenomen kunnen worden en hoe de duur en opbouw van de training beter kan aansluiten op de jonge leeftijd van de deelnemersgroep.
- Om de bekwaamheid van de trainers te bevorderen zal het trainen en begeleiden van de trainers worden geïntensiveerd. Zo bekijkt het CBR momenteel bijvoorbeeld hoe videodossiers als instrument voor verdere ontwikkeling van trainerscompetenties kunnen worden ingezet.

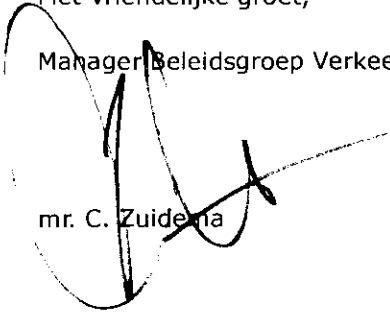
Andere relevante onderzoeken voor de EMG

Momenteel lopen twee andere onderzoeken die voor de EMG relevant zijn. Om uitspraken te kunnen doen over de lange termijn gedragseffecten van de EMG is een apart traject met het WODC opgestart waar pas na 2013 meer informatie over beschikbaar zal komen. De samenhang in het rijbewijsstelsel als gevolg van de samenloop van strafrechtelijke en bestuursrechtelijke maatregelen gaat breder dan alleen de EMG en wordt in een ander onderzoek meegenomen.

Met vriendelijke groet,

Manager Beleidsgroep Verkeersveiligheid

mr. C. Zuidema



**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Wegen en Verkeersveiligheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/43288

Bijlage(n)

1



Evaluatie Educatieve Maatregel Gedrag

Inhoudelijke en procedurele evaluatie

Eindrapport

Datum 29 november 2010
Status Definitief

Evaluatie Educatieve Maatregel Gedrag

Inhoudelijke en procedurele evaluatie

Eindrapport

Datum 29 november 2010
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Informatie	DVS-loket
Telefoon	088-798555
E-mail	dvsloket@rws.nl
Uitgevoerd door	DHV B.V.
Auteurs	Reinoud Nägele, Jan Vissers en Jessica Reurich
Datum	29 november 2010
Status	definitief

Samenvatting

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is een cursus die sinds 1 oktober 2008 kan worden opgelegd aan bestuurders die de verkeersregels in ernstige mate overtreden. Het programma van de EMG bestaat uit een individueel voorgesprek en drie plenaire dagen. Het programma voltrekt zich over een periode van 6 tot 7 weken. Het doel van de EMG is de deelnemers te motiveren tot veilig en sociaal verkeersgedrag en hen te ondersteunen om deze intentie ook in gedrag om te zetten.

In opdracht van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat heeft DHV in 2009 en 2010 een procesmatige en inhoudelijke evaluatie van de EMG uitgevoerd. Het belangrijkste doel was daarbij om in een zo vroeg mogelijk stadium te kunnen bijsturen in inhoud en opzet van de EMG. Of de EMG een blijvend positief gedragseffect heeft kan pas op langere termijn worden vastgesteld. Het onderzoek heeft inzicht gegeven in kenmerken van deelnemers, de uitvoering en werking van de EMG, de aansluiting tussen aanpak en deelnemersgroep, en het signalerings- en verwijzingsproces.

Aanpak

Procesevaluatie

In de maanden mei t/m juli 2009 heeft een procesevaluatie plaatsgevonden. De procesevaluatie is bedoeld om inzicht te geven in het verwijzings- en uitvoeringsproces van de EMG. De evaluatie vormt een momentopname van de stand van zaken nadat de EMG ongeveer een half jaar operationeel is. Hiertoe zijn interviews gehouden met relevante vertegenwoordigers van CBR, SVG, politie en OM. In aanvulling op de interviews zijn bij het CBR kwantitatieve gegevens verzameld.

Inhoudelijke evaluatie

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is een voor- en nameting uitgevoerd, waarbij met behulp van vragenlijsten (onder deelnemers en trainers) kenmerken van de doelgroep en werking van de EMG in kaart zijn gebracht. De vragenlijsten zijn uitgezet in de periode februari 2009 tot en met maart 2010. Daarnaast zijn diepte-interviews met cursusdeelnemers en focusbijeenkomsten met EMG-trainers gehouden.

Resultaten en conclusies

Kenmerken van de deelnemers

Tot en met 10 juli 2009 is er aan 653 personen een EMG opgelegd. Veel van de aangemelde gedragingen betreffen snelheidsovertredingen. De deelnemersgroep bestaat bijna allemaal uit mannen en het is over het algemeen een jonge groep (gemiddelde leeftijd is 29 jaar). Een groot deel heeft al op jonge leeftijd een betaalde baan. Het is een erg mobiele groep. De betrokkenheid bij verkeersovertredingen en verkeersongevallen is hoog. Belangrijke probleempunten van de deelnemers zijn: structurele overschrijding van snelheidslimieten; een goedkeurende houding naar te hard rijden en de rol van tijdsdruk; een hoge

inschatting van de eigen bekwaamheid; het bagatelliseren van de eigen verantwoordelijkheid; en relatief weinig sociaal en vergevingsgezind rijgedrag. Binnen de groep EMG-deelnemers blijken vier duidelijke subgroepen te kunnen worden onderscheiden: de *doorsnee deelnemer* ($\pm 40\%$), de *jonge en ervaren deelnemer* ($\pm 25\%$), de *oudere en ervaren deelnemer* ($\pm 20\%$) en de *jonge en risicovolle deelnemer* ($\pm 15\%$).

Invloed van de EMG

Volgens de trainers lukt het in veel gevallen om deelnemers inzicht te geven in hun ongewenste verkeersgedrag. Uit de evaluatie blijkt dat vooral de 'doorsnee deelnemer' en de 'jonge, risicovolle deelnemer' baat kunnen hebben bij de EMG. Hun weerstand tegen verandering van hun gedrag is na de cursus verminderd. De huidige aanpak sluit minder goed aan op de zeer ervaren jonge en oudere deelnemers. Mogelijk omdat zij al redelijk hoog scoren in de voormeting, waardoor de cursus nog maar weinig kan toevoegen. Maar het heeft ook te maken met onvoldoende aansluiting van de aanpak op hun probleempunten.

Verbeterpunten in programma

Om een betere aansluiting te vinden op de subgroepen met een hoog jaarkilometrage is aanbevolen om meer neutrale, inhoudelijke kennismodules aan het programma toe te voegen over risico's en verkeersregels. Ook zou de opbouw van de training beter kunnen aansluiten op de jonge leeftijd van de deelnemersgroep, zowel qua duur als opbouw. Verder is aanbevolen om meer gebruik te maken van visuele ondersteuning, opdrachten minder talig te maken en meer aandacht te hebben voor terugvalpreventie.

Verbeterpunten in uitvoering van EMG

Een mix van subgroepen blijkt goed te werken. De cursusgroepen zijn soms echter onevenwichtig samengesteld. De uniforme aanpak sluit niet aan op bestuurders met een gedragsstoornis. Aanbevolen is om meer controle te krijgen op de samenstelling van de EMG-groepen en te onderzoeken of meer gebruik kan worden gemaakt van persoonsgebonden informatie, zodat beter kan worden gescreend op gedragsstoornissen.

De evaluatie heeft duidelijk gemaakt dat uitvoering van een EMG met de huidige doelgroep zwaar is voor één trainer, zeker wanneer een trainer nog weinig ervaring heeft met de cursus. Een goede implementatie van de EMG vereist dat nog beter wordt gezorgd voor voldoende deskundigheid, achtergrondkennis en begeleide opbouw van ervaring bij de trainers.

Verbeterpunten in verwijzingsproces

Deze noodzakelijke deskundigheidsopbouw geldt ook voor de toepassing van de verwijzingscriteria in de praktijk door de politie. De criteria op basis waarvan een mededeling moet worden opgemaakt zijn erg uitgebreid en daardoor soms lastig toepasbaar in de praktijk. Individuele politiemedewerkers kunnen op belangrijke beslismomenten (op straat en kantoor) verschillende keuzen maken. Het werkproces is vaak per politiekorps verschillend vorm gegeven. Naast het gemakkelijker maken van de EMG-mededeling, wordt aanbevolen om in de communicatie richting de werkvloer van de politie aandacht te besteden aan de achtergrond en legitimatie van de verwijzingscriteria, en aan het belang van een zo neutraal mogelijke toepassing van de criteria.

Inhoud

Samenvatting 5

Dankwoord 9

Voorafgaand 11

A: Belangrijkste bevindingen en aanbevelingen 13

- 1 De educatieve maatregel gedrag en verkeer 15**
- 2 Reikwijdte van de evaluatie 16**
- 3 Signalering en verwijzing van de deelnemers 17**
- 4 Kenmerken en problematiek deelnemers 19**
- 5 Uitvoering en werking van de EMG-cursus 22**
- 6 Sluit de aanpak aan op de doelgroep 26**
- 7 Aanbevelingen 28**

B: Resultaten deelonderzoeken 34

8 Procesevaluatie 36

- 8.1 Organisatie en proces 36
- 8.2 Instroom: aantallen constatering en mededelingen 37
- 8.3 Praktische toepasbaarheid van de EMG-criteria 38
- 8.4 Acties die goed verlopen 39
- 8.5 Acties die verbetering behoeven 39

9 Gesprekken met trainers 42

- 9.1 Positieve ervaringen 42
- 9.2 Samenstelling van de cursusgroep 42
- 9.3 Uitvoerbaarheid en effectiviteit van het programma 43
- 9.4 Uitvoerbaarheid en werkbaarheid voor de trainer 44
- 9.5 Ervaren knelpunten 45

10 Kenmerken van de deelnemers 48

- 10.1 Achtergrondkenmerken van EMG-deelnemer op basis van vragenlijstonderzoek 48
- 10.2 Verdeling over regio's 50
- 10.3 Betrokkenheid bij bekeuringen en ongevallen 51
- 10.4 Zelfgerapporteerd rijgedrag 52
- 10.5 Agressief gedrag in het verkeer 54
- 10.6 Gedragsintentie 55
- 10.7 Uitkomstverwachtingen 55
- 10.8 Eigen effectiviteit en oplossingen 57
- 10.9 Subgroepen binnen de deelnemersgroep 59
- 10.10 Scoren subgroepen verschillend op gedragsindicatoren 62
- 10.11 Vragenlijstonderzoek EMG: samenvatting problematiek deelnemers 63

11 Wat zijn de ervaringen met de EMG? 65

11.1 Wat zeggen de deelnemers ervan? 65

11.2 Wat zeggen de trainers ervan? 71

12 Wat bereikt de EMG bij de deelnemers? 82

12.1 Stadium van verandering volgens de trainers 82

12.2 Scores op factoren voor en na de cursus volgens de deelnemers zelf 84

Bijlage A De EMG: wettelijk kader, verwijzing en doelgroep 88

Bijlage B Probleemstelling van de evaluatie 95

Bijlage C Opzet en aanpak evaluatie 97

Bijlage D Verwijzingscriteria EMG in regeling 104

Dankwoord

Het voorliggende rapport vormt het eindresultaat van een onderzoek dat in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart is uitgevoerd naar de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Dit onderzoek had niet kunnen plaatsvinden zonder de medewerking die van verschillende kanten is verleend. Deze medewerking was, wellicht nog meer dan anders bij onderzoeksprojecten het geval is, onontbeerlijk.

We willen dan ook op deze plaats de mensen die dit onderzoek in goede banen hebben geleid bedanken voor hun medewerking.

Voor hun onmisbare medewerking aan het kwantitatieve gedeelte van dit onderzoek bedanken wij de SVG, de EMG trainers en de operationeel verantwoordelijken van de verschillende instellingen voor verslavingszorg die 'op locatie' zorg hebben gedragen voor de vragenlijsten, checklisten en monitorformulieren. Daarnaast bedanken wij de divisie vorderingen van het CBR. Ook zij hebben veel inspanningen verricht in het kader van dit onderzoek..

Tot slot danken we de EMG stuurgroep die dit onderzoek heeft begeleid, bestaande uit de volgende organisaties:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- CBR Divisie Vorderingen
- Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
- Politie

Amersfoort, november 2010

Voorafgaand

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is binnen de vorderingsprocedure een educatieve aanpak van rijbewijsbezitters die in het verkeer zijn opgevallen door risicovol en gevaarzettend rijgedrag te laten zien. De EMG is per 1 oktober 2008 geïntroduceerd en vanaf februari 2009 zijn de eerste EMG-cursussen gaan draaien. Het doel van de EMG is de deelnemers te motiveren tot veilig en sociaal verkeersgedrag en hen te ondersteunen om deze intentie ook in gedrag om te zetten.

In opdracht van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat heeft DHV in 2009 en 2010 een procesmatige en inhoudelijke evaluatie van de EMG uitgevoerd. De evaluatie van de EMG richt zich enerzijds op de vraag in hoeverre het verwijzingsproces leidt tot instroom van de beoogde doelgroep en anderzijds op de vraag of de EMG voorziet in de noodzakelijke voorwaarden voor gedragsverandering. Het onderzoek moet inzicht geven in kenmerken van deelnemers, de uitvoering en werking van de EMG, de aansluiting tussen aanpak en deelnemersgroep, en het verwijzingsproces. Het belangrijkste doel is daarbij om in een zo vroeg mogelijk stadium te kunnen bijsturen in de inhoud en opzet van de EMG cursus en zo nodig en mogelijk in het proces van signaleren en verwijzen.

Het onderzoek heeft over een langere periode gelopen en gaandeweg zijn er van de verschillende onderdelen deelrapportages opgeleverd. Dit betekent ook dat inmiddels de betrokken actoren al met bepaalde uitkomsten van die deelonderzoeken aan de slag zijn gegaan. In deze rapportage beschrijven we een totaaloverzicht van de uitkomsten uit de evaluatie van de EMG. Het accent in het rapport ligt daarbij op de mogelijke verbeteringen die naar voren komen uit het onderzoek. De rapportage is globaal in twee delen opgebouwd:

- A. Een concluderend deel waarin de belangrijkste bevindingen op een rij worden gezet en aanbevelingen worden gedaan.
- B. Een beschrijving van de resultaten uit de verschillende deelonderzoeken.

In de bijlagen worden de opzet en aanpak van de evaluatie uitvoerig verantwoord en beschreven.

A: Belangrijkste bevindingen en aanbevelingen

1 De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is een driedaagse cursus die wordt opgelegd aan bestuurders, die de verkeersregels in ernstige mate overtreden. Wanneer een bestuurder zich schuldig maakt aan risicovol verkeersgedrag (bijvoorbeeld snijden, veel te hard rijden of bumper kleven), volgt de verplichting om op eigen kosten een meerdaagse cursus te volgen. Het EMG programma bestaat uit een individueel voorgesprek en drie plenaire dagen. Het programma voltrekt zich over een periode van 6 tot 7 weken.

De achterliggende gedachte is dat het ontbreekt aan voldoende rijvaardigheid, anders dan voertuigbeheersing om een motorrijtuig te besturen en dat dit met een educatieve aanpak bijgesteld kan worden. Het uiteindelijke doel van de cursus is het tot stand brengen van een gedragsverandering bij de cursisten, waardoor zij in de toekomst geen risicovolle verkeersgedrag vertonen. Deze maatregel wordt opgelegd door het CBR Divisie Vorderingen op basis van door de politie geconstateerde en aangedragen feiten. Wanneer de bestuurder geen medewerking verleent aan de opgelegde maatregel, dan is de consequentie dat zijn rijbewijs ongeldig wordt verklaard.

2 Reikwijdte van de evaluatie

De EMG is erop gericht het gedrag van de deelnemers te veranderen. Het doel van de EMG is de deelnemers te motiveren tot veilig en sociaal verkeersgedrag en hen te ondersteunen om deze intentie ook in daadwerkelijk gedrag om te zetten. Of de EMG een blijvend positief gedragseffect heeft kan pas op langere termijn worden vastgesteld. Deze inhoudelijke en procedurele evaluatie beoogt de opzet, werkwijze en uitvoering van de cursus tegen het licht te houden, om na te gaan of er evidentie is die de gekozen richting onderbouwt. Een belangrijke vraag, die daaraan vooraf gaat is welke doelgroepen worden bereikt via de afgesproken selectieprocedure. Ten tijde van de ontwikkeling van de EMG was hier maar beperkt zicht op.

Een effectevaluatie, waarbij wordt nagegaan of de recidive van cursusdeelnemers daadwerkelijk vermindert, is geen onderwerp van deze evaluatie, maar wordt de komende jaren onderzocht door het WODC.

Dit betekent dat de evaluatie van de EMG zich enerzijds richt op de vraag in hoeverre het verwijzingsproces leidt tot instroom van de beoogde doelgroep en anderzijds op de vraag of de EMG voorziet in de noodzakelijke voorwaarden voor gedragsverandering. Het onderzoek moet inzicht geven in kenmerken van deelnemers, de uitvoering en werking van de EMG, de aansluiting tussen aanpak en deelnemersgroep, en het signalerings- en verwijzingsproces.

3 Signalering en verwijzing van de deelnemers

In de maanden mei tot en met juli 2009 heeft een korte termijn procesevaluatie plaatsgevonden. De evaluatie vormt een momentopname van de stand van zaken nadat de EMG ongeveer een half jaar operationeel is. De onderstaande bevindingen zijn gebaseerd op interviews die in dit kader met vertegenwoordigers van CBR, politie en OM zijn gehouden.

Hoe groot is de instroom van cursisten?

- Per juli 2009 komen per week gemiddeld 22 mededelingen voor de EMG binnen bij het CBR. Hiermee wordt het geprognosticeerde niveau van 1.500 mededelingen op jaarbasis nog niet gehaald (nu drie kwart van het streefgetal);
- Tot en met 10 juli 2009 is er aan 653 personen een EMG opgelegd. Daarvan is 97% man. De meeste personen (46%) zijn tussen de 18 en 24 jaar oud;
- Ruim een vijfde deel van de personen (23%) die een EMG krijgt opgelegd, maakt hiertegen bezwaar;
- De instroom van cursisten had wat opstartproblemen. Het is een ongelukkig toeval dat de invoering van een nieuw ICT-systeem bij de politie ongeveer samenviel met de invoering van de EMG. Hiermee werd een extra drempel opgeroepen om de mededelingen accuraat in te voeren.

Welk rijgedrag of welke combinatie van feiten en omstandigheden is voor de betrokken instanties aanleiding om iemand bij het CBR te melden?

- Veel van de aangemelde gedragingen betreffen snelheidsovertredingen. Volgens gegevens van het CBR gaat het in bijna 50% van de ingestuurde mededelingen alleen om excessieve snelheidsovertredingen;
- De verwijzingscriteria worden door de politie op zich als helder ervaren. Wel worden niet alle criteria even logisch en relevant gevonden. De relatie met gevaarzettend gedrag is dan niet evident;

Hoe wordt in het signalerings- en verwijzingsproces duidelijk of iemand tot de doelgroep behoort?

- In de fase van de signalering worden EMG-waardige feiten door de politie geconstateerd. De criteria voor de EMG zijn op zich helder, maar in de praktijk wordt verschillend met de criteria omgegaan. De criteria op basis waarvan een mededeling kan of moet worden opgemaakt zijn zeer uitgebreid en daardoor lastig toepasbaar in de praktijk. Individuele politiemedewerkers kunnen op belangrijke beslismomenten (op straat en kantoor) verschillende keuzen maken. Dit kan in sommige gevallen leiden tot rechtsongelijkheid (bron: interviews politieagenten);
- Wat betreft de fase van de verwijzing naar de EMG: de mededelingen komen binnen bij het CBR. Het betreft mededelingen omtrent de rijvaardigheid, met de verbijzondering "gedrag". Bij het CBR wordt de mededeling beoordeeld door een arts en een jurist aan de hand van de eisen in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Er wordt een motivatie opgesteld en dan volgt een besluit. Wanneer iemand in aanmerking komt voor de EMG vindt vervolgens de verdere routing plaats: de persoon krijgt een brief thuis, er wordt een afspraak gemaakt voor het voorgesprek, etc.

Hoe worden de verwijzingscriteria en contra-indicaties toegepast?

- Soms worden EMG-waardige feiten niet als zodanig gelabeld door de politie omdat er onvoldoende kennis van zaken is. Soms worden EMG-waardige feiten wel gezien, maar niet gemeld. Dit kan verschillende oorzaken hebben:
 - de agent vindt de EMG een te zware straf die niet in verhouding staat tot de overtreding;
 - de agent vindt dat sprake is van dubbel straffen; het ontbreekt aan compenserende mogelijkheden tussen strafrecht en administratief recht;
 - de agent vindt het opmaken van de mededeling te veel gedoe en teveel tijd kosten;
- Een belangrijke conclusie uit het AEF rapport 'Het rijbewijs in de knel?' is dat door de samenloop van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen (en sancties) het ontbreekt aan een heldere samenhang in het rijbewijsstelsel. Deze complexiteit bemoeilijkt de uitvoering voor de politie bij maatregelen zoals de EMG.
- Tevens zijn er verschillen in kennis die zorgen voor andere constatering en aantallen meldingen. Verschillen in kennis zorgen voor verschillen in aantallen constatering en meldingen. Politied medewerkers die vanuit hun specifieke taak of interesse te maken hebben met verkeer, hebben wel voldoende kennis. Het is lastig om de basispolitiezorg te bereiken. Dit is begrijpelijk, aangezien de druk op de basispolitiezorg door de hoeveelheid en verscheidenheid aan maatregelen is toegenomen. De afgelopen jaren zijn er immers diverse wetten en beleidsmaatregelen doorgevoerd met kwantitatieve gevolgen voor de politie.
- Een constatering is dat het werkproces per politiekorps vaak verschillend wordt vorm gegeven. Dit bemoeilijkt een landelijke coördinatie (bron: interviews politieagenten). De verschillende wijze waarop het proces in de politieregio's is vormgegeven en de verschillende keuzen die op belangrijke beslismomenten door individuele medewerkers kunnen worden gemaakt, zorgen voor verschillen in de aantallen meldingen die het CBR van de politieregio's binnenkrijgt.
- Contra-indicaties worden door de trainers niet of nauwelijks toegepast. De trainers hebben behoefte aan meer achtergrondinformatie over de antecedenten van de persoon en over het proces van de staandehouding.

4 Kenmerken en problematiek deelnemers

De onderstaande bevindingen zijn gebaseerd op de voormeting onder de deelnemers aan de EMG. Deze voormeting heeft plaatsgevonden onder EMG deelnemers in de periode februari 2009 tot en met maart 2010.

Wat zijn kenmerken van de groep deelnemers die in de EMG terecht komt?

Bijna allemaal mannen

Een overgrote meerderheid is man. Slechts 2% van de deelnemers is vrouw.

Jonge groep

Over het algemeen is de groep deelnemers een jonge groep. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers is 29. Van alle deelnemers is 70% niet ouder dan 30 en 15% is ouder dan 40. Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers (CBS) dan is het duidelijk dat vooral jongere bestuurders naar de EMG worden verwezen. Afgezet tegen het landelijke beeld zijn bestuurders ouder dan 40 jaar sterk ondervertegenwoordigd. De leeftijdsklasse van 31 tot en met 40 jaar is representatief vertegenwoordigd.

Woonsituatie

Een groot deel (40%) van de deelnemers woont nog thuis en bijna een kwart is alleenstaand. De overige 37% van de deelnemers woont samen. Driekwart (74%) van de deelnemers heeft geen thuiswonende kinderen. Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers over personen van 18 jaar en ouder (CBS) is het duidelijk dat zich onder de EMG deelnemers relatief veel thuiswonende personen bevinden.

Iets minder hoog opgeleid en een betaalde baan op jonge leeftijd

Een groot deel (84%) van de deelnemers heeft een lager of middelbaar opleidingsniveau. Een groot deel (80%) van de deelnemers heeft werk. Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers over het opleidingsniveau en de arbeidsparticipatie van mannen¹ van 15 tot 65 jaar (CBS Statline) kunnen we concluderen dat zich onder de EMG deelnemers wat minder hoog opgeleiden bevinden en dat de arbeidsparticipatie wat hoger ligt. De relatief hoge arbeidsparticipatie gecombineerd met de oververtegenwoordiging van jonge EMG deelnemers, impliceert de aanwezigheid van een grote groep deelnemers die al op jonge leeftijd een betaalde baan heeft. De groep deelnemers bestaat immers voor een groot deel uit jonge bestuurders (45% is jonger dan 25) en landelijke cijfers geven aan dat de arbeidsparticipatie voor 15¹-25 jarige mannen² rond de 42% ligt. Voor 25 – 55 jarige mannen ligt dit rond de 90% en voor mannen in de leeftijd van 55 – 65 jaar ligt de arbeidsparticipatie landelijk op 61%.

¹ We kunnen helaas geen vergelijking maken vanaf 18-jarige leeftijd

² We vergelijken dit alleen met de cijfers van mannen omdat de EMG groep vrijwel uitsluitend uit mannelijke deelnemers bestaat

Mobiel

Het is een erg mobiele groep. Er worden veel kilometers gemaakt. Gemiddeld rijden de deelnemers 31.250 kilometer per jaar (landelijk gemiddelde is 13.800 kilometer per jaar). Van alle deelnemers rijdt 47% jaarlijks meer dan 25.000 kilometer. Landelijk is dit percentage 21%. Zo'n 20% van de EMG deelnemers rijdt jaarlijks zelfs meer dan 50.000 kilometer. Slechts 11% rijdt minder dan 10.000. Bovendien vindt 80% van de EMG deelnemers autorijden een plezierige bezigheid.

Bekeuringsbetrokkenheid hoog

De betrokkenheid bij bekeuringen voor verkeersovertredingen is over het algemeen hoog. Gemiddeld hebben de deelnemers drie bekeuringen gehad in de afgelopen 12 maanden. Ruim een kwart van de deelnemers heeft meer dan 3 bekeuringen gekregen. Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) dan is duidelijk dat de EMG groep veel vaker een bekeuring heeft dan de gemiddelde automobilist. Uit dit onderzoek blijkt dat 13% van de automobilisten meer dan 3 bekeuringen heeft gekregen en 59% van de automobilisten rapporteert geen bekeuring gehad te hebben in de afgelopen 12 maanden.

Ongevalsbetrokkenheid hoog

Over het geheel genomen is de betrokkenheid bij ongevallen hoog te noemen. Gemiddeld heeft zich per persoon 0,8 ongeval voorgedaan in de afgelopen drie jaar. Het is echter erg verschillend per deelnemer. De helft van alle deelnemers is niet betrokken geweest bij een ongeval in de afgelopen drie jaar, 30% bij één ongeval en 20% bij meerdere ongevallen. Wanneer we dit vergelijken met de cijfers uit landelijk onderzoek (PROV cijfers, geëxtrapoleerd naar 3 jaar) dan is duidelijk dat de groep EMG deelnemers ook veel vaker bij ongevallen betrokken is dan de gemiddelde automobilist. Uit het PROV blijkt dat 19% van de automobilisten betrokken is geweest bij één of meer ongevallen in de afgelopen 3 jaar.

Samenvatting problematiek deelnemers

Vooraf te hard rijden is een belangrijk thema voor de deelnemers. Een kleine 60% van de deelnemers rapporteert een structurele overschrijding van de geldende snelheidslimiet op wegen buiten de bebouwde kom. Op wegen binnen de kom geldt dit voor een kleine 40% van de deelnemers. Erg opvallend is de achterblijvende afkeuring van te hard rijden. Een groot deel (31%) van de deelnemers staat ambivalent tegenover te hard rijden en de rol die tijdsdruk speelt.

De inschatting van de eigen bekwaamheid en verantwoordelijkheid is een belangrijk thema voor de deelnemers. Maar een klein deel (10%) staat bescheiden tegenover de eigen rijvaardigheid en acht zichzelf in belangrijke mate verantwoordelijk voor het overtredende rijgedrag. Een groot deel van de deelnemers staat ambivalent of negatief tegenover de rol van eigen verantwoordelijkheid. Overtredingen zijn het gevolg van de situatie of van het gedrag van anderen. Bovendien schat men de eigen rijbekwaamheid hoog in.

Een geringe risicoperceptie lijkt bij de deelnemers geen grote rol te spelen. Ook als het gaat om de mogelijke negatieve gevolgen van overtredend rijgedrag, geeft ruim driekwart van de deelnemers (78%) aan hier gevoelig voor te zijn en zich er door te laten leiden.

Positieve, belonende gevoelens bij overtredende rijgedragingen spelen geen belangrijke rol bij de deelnemers. Ook boosheid, emoties, frustratie, verveling of afleiding lijken geen grote rol te spelen bij de deelnemers. Foutief en offensief

rijgedrag wordt maar heel weinig gerapporteerd. Ook geeft maar een erg klein aantal deelnemers (5%) aan ervaring te hebben met zelf uitgevoerd of ondervonden agressief gedrag in het verkeer, variërend van lichtsignalen tot en met fysieke uitingen. Daar tegenover staat dat sociaal rijgedrag ook niet erg veel wordt vertoond door de deelnemers. Ongeveer 40% scoort laag op sociaal rijgedrag. Afgaand op de zelfrapportage van de deelnemers heeft vrijwel iedereen de intentie dergelijke (EMG-waardige) overtredingen niet meer te maken. Het grootste deel van de deelnemers geeft aan dat men het rijgedrag al aangepast heeft en het volste vertrouwen heeft dat men dit ook gaat volhouden. De trainers zijn iets genuanceerder, maar ook dan ontstaat er een positief beeld. Tijdens het voorgesprek is volgens de trainers ruim een kwart van de deelnemers (27%) al in een gevorderd stadium van gedragsverandering. En slechts een klein deel (12%) is helemaal niet bezig met verandering.

Welke subgroepen kunnen worden onderscheiden?

Binnen de totale groep EMG deelnemers zijn er subgroepen te onderscheiden op basis van leeftijd, jaarkilometrage, totaal aantal bekeuringen (exclusief parkeerbonnen) en het aantal ongevallen. Er komen vier duidelijke groepen naar voren:

1. *Groep 1: de doorsnee deelnemer (ongeveer 40%)*

Kenmerkend voor deze subgroep is een relatief laag jaarkilometrage (t/m 18000) en weinig bekeuringen. De groep is evenwichtig verdeeld over de leeftijden. In meerdere opzichten is dit een doorsnee groep: wat betreft motivatie en veiligheidsbewustzijn, het vermijden van fouten en agressie in het verkeer en de mate waarin deelnemers aangeven vergevingsgezind, beheerst en kalm te reageren in het verkeer.

2. *Groep 2: jong en ervaren (ruim 25%)*

Deze subgroep kenmerkt zich door een jonge leeftijd (18-30) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25000 of meer). De groep heeft een gemiddeld aantal bekeuringen. Evenals de doorsnee groep doet de jong en ervaren groep het gemiddeld wat betreft motivatie en veiligheidsbewustzijn, het vermijden van fouten en agressie in het verkeer en de mate waarin men vergevingsgezind, beheerst en kalm reageert.

3. *Groep 3: ouder en ervaren (ongeveer 20%)*

Kenmerkend voor deze groep is een wat oudere leeftijd (31 en ouder) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25000 of meer). Deze groep rapporteert relatief weinig foutief of offensief rijgedrag en geeft aan zich relatief vaak vergevingsgezind, beheerst en kalm op te stellen in het verkeer.

4. *Groep 4: jong en risicovol (bijna 15%)*

Deze subgroep valt op door de jonge leeftijd en een hoog jaarkilometrage, maar dit keer gecombineerd met een hoge ongevalsbetrokkenheid en een flink aantal bekeuringen. De groep is zich het minst bewust van het probleem van overtredend rijgedrag - met name te hard rijden - en het minst gemotiveerd zich aan de regels te houden. Ook rapporteert deze groep het vaakst foutief en offensief rijgedrag en stelt het zich het minst vergevingsgezind, beheerst en kalm op in het verkeer.

5 Uitvoering en werking van de EMG

De onderstaande bevindingen zijn gebaseerd op het vragenlijstonderzoek onder deelnemers en trainers. Daarnaast zijn de resultaten gebaseerd op gevoerde gesprekken met deelnemers en trainers. De vragenlijsten zijn uitgezet onder deelnemers in de periode februari 2009 tot en met maart 2010. De gesprekken met deelnemers en trainers zijn in het najaar van 2009 gevoerd.

Hoe wordt de EMG ervaren door de deelnemers en trainers?

Deelnemers

De beoordeling van de cursus laat – evenals de algemene waardering – een verdeeld beeld zien. Tweevijfde van de deelnemers geeft aan baat te hebben gehad bij de cursus en deelname als zinvol te hebben ervaren. Eén vijfde is hier negatief over of vond het zelfs een verspilling van hun tijd. De rest is vrij neutraal. Als de trainer meer ervaring heeft met het geven van de EMG dan leidt dit duidelijk tot meer waardering en een betere beoordeling van de EMG door de deelnemers. Ervaring leidt merkbaar tot een betere uitvoering. Opvallend is dat de waardering voor de sfeer in de groep erg hoog is. Ook de trainers krijgen van de deelnemers een positieve beoordeling.

Trainers

De meeste trainers geven aan dat zij het geven van de EMG erg inspannend vinden, maar dat het ook veel uitdagingen geeft. Positieve aspecten zijn de samenstelling en dynamiek van de groep. Het zijn vaak erg eigenwijze mensen, maar dat betekent dat er een enorme potentie en veel materiaal voor discussie in de groep zit. Het geeft een kick als het lukt om deelnemers een omslag te laten maken in het denken over hun rijgedrag. Wel moet je als EMG-trainer veel ervaring hebben met het begeleiden van groepen of het geven van cursussen in een verplicht kader. Een veel gehoord geluid is, dat de EMG de meest complexe training is die men tot nu toe gegeven heeft. De problematiek die in de EMG aan de orde komt, slaat vaak ook op de trainer zelf terug. Men geeft aan dat men door het geven van meerdere EMG's meer deskundigheid en meer vertrouwen opbouwt. Dit is voor het geven van de EMG broodnodig.

Een kleine minderheid van de trainers geeft aan meer bedenkingen te hebben bij hun rol als EMG-trainer. Hierin spelen negatieve ervaringen met agressie door deelnemers een rol en de mate waarin men als persoon de uitgangspunten van de EMG ondersteunt.

Werkt de EMG-aanpak: welke cursusonderdelen zijn effectief, welke cursusonderdelen moeten verbeterd worden?

De verschillende onderdelen worden allemaal wel belangrijk gevonden door een ruime meerderheid van de deelnemers. Er is geen sprake van een onderdeel dat er negatief uitspringt. Volgens de deelnemers wordt aan de meeste onderdelen voldoende tijd besteed. Over het algemeen vonden de trainers de onderdelen uit de EMG-cursus werkbaar en belangrijk. Ook vond men de deelnemers over het algemeen gemotiveerd voor de onderdelen.

De volgende onderdelen verdienen echter wat meer aandacht omdat de trainers verdeeld waren over de betreffende onderdelen:

- Wat wil ik met de EMG bereiken - minder goed werkbaar en minder gemotiveerde deelnemers;
- Plan van aanpak - minder goed werkbaar en minder gemotiveerde deelnemers;
- Wat gun ik de ander - minder goed werkbaar;
- Het beeldmateriaal / de video - minder goed werkbaar;
- De functieanalyse - minder gemotiveerde deelnemers.

De volgende knelpunten en verbeterpunten ten aanzien van het programma zijn nog geconstateerd:

- Cursusmateriaal en opdrachten zijn te talig volgens de trainers. Opvallend is dat een kwart van de deelnemers vindt dat er meer tijd besteed zou kunnen worden aan het aanbieden van visueel materiaal;
- Er is te weinig aandacht voor het hoe en waarom van risico's in het verkeer. Er wordt gevraagd om meer theoretische kennis over legitimatie en motivatie van regels, zoals de snelheidslimieten;
- Er is te weinig aandacht voor de mogelijke gevolgen van risicovol rijgedrag;
- Er is te weinig aandacht voor terugvalpreventie;
- Het protocol van het trainingsprogramma wordt te traag en teveel als een keurslijf ervaren. Ook vindt men dat er veel herhalingsmomenten in de cursus zitten.

Welke knelpunten doen zich voor bij de uitvoering van de EMG?

Samenstelling cursusgroep

Problemen bij de uitvoering van de EMG hebben voor een belangrijk deel te maken met de samenstelling van de cursusgroep. De cursusgroepen zijn soms onevenwichtig samengesteld. Over het algemeen is een bepaalde diversiteit in de cursusgroep geen probleem. Maar wanneer de problematiek van 'contraproductieve elementen' overheerst, kan dat de effectiviteit van de EMG ernstig schaden. Het gaat dan vooral om de aanwezigheid van de volgende twee groepen deelnemers:

- Ontkennende deelnemers: de deelnemers tegen wie nog een strafzaak loopt. Een belangrijk probleem wordt veroorzaakt door de groep deelnemers tegen wie nog een strafzaak loopt;
- De extreem agressieve deelnemers met complexe problematiek. Van de extreemagressieve deelnemers met een antisociale persoonlijkheidsstoornis of psychiatrische problematiek is in de EMG-blauwdruk al vastgesteld dat zij niet in de EMG thuishoren. Hun gedrag is niet bij te stellen via een driedaagse EMG. Als deze personen zich bevinden in een heterogeen samengestelde groep hebben ze een ondermijnend effect op de groep en de trainer. In extreme gevallen kan bij deze deelnemers sprake zijn van (fysieke) bedreiging van de trainers.

Voor sommige trainers zijn de deelnemers, die zeggen slachtoffer te zijn van de omstandigheden (bijvoorbeeld een overijverige politieagent) of bij toeval gepakt zijn, een moeilijke groep. De deelnemers komen met geloofwaardige verhalen en sommige trainers hebben de neiging om daarin mee te gaan. Vaak blijkt echter gaandeweg de cursus dat de 'brave burgers' alsnog door de mand vallen en moeten erkennen, dat het toch om een meer structureel probleem gaat.

Intensiteit van de training

De EMG wordt door trainers ervaren als een zeer intensief programma. Dat wordt voor een deel veroorzaakt door de problemen van de ontkennende deelnemers en de deelnemers met psychiatrische problemen. Voor een deel wordt het veroorzaakt door het feit dat trainers nog ervaring moeten opbouwen met de nieuwe programmaonderdelen. Zeker in het begin is uitvoering van de EMG zwaar voor één trainer.

Uniforme uitvoering EMG laat nog te wensen over

Trainers moeten nog deskundigheid en ervaring in de praktijk opbouwen met de nieuwe programmaonderdelen. Sommige trainers hadden het idee dat het bij de EMG om een programma ging dat nog in een ontwikkelingsfase zat en dat in de praktijk nog zijn definitieve vorm en inhoud moet krijgen. Daarom dachten zij ook de ruimte te hebben om een eigen invulling aan het programma te geven.

Behoeftte aan meer achtergrondkennis

Trainers geven veelvuldig aan dat er bij hen nog veel kennis ontbreekt. Het gaat dan bijvoorbeeld om onvoldoende verkeersinhoudelijke en juridische kennis, en over 'psychopathologie van de weggebruiker'.

Wat is de invloed van de EMG op de deelnemers?

Trainers zien vooruitgang

Volgens de trainers lukt het in veel gevallen om deelnemers inzicht te geven in hun ongewenste verkeersgedrag. De trainers zien bij een deel van de deelnemers een duidelijke verbetering na afronding van de training. Tijdens het voorgesprek is volgens de trainers ruim een kwart van de deelnemers (27%) al in een gevorderd stadium van gedragsverandering, maar dit aantal is na afronding van de training gestegen naar bijna de helft (47%). Het aantal deelnemers dat niet of nauwelijks actief is met gedragsverandering, halveert van 33% in de voormeting naar 17% in de nameting.

Over het algemeen vonden de trainers de gestelde leerdoelen goed haalbaar. Minder goed haalbare doelen binnen de huidige opzet van de EMG vonden de trainers:

- Bestaande overtuigingen over risico's, onschuldigheid en (sociale) legitimiteit van rijgedrag aan het wankelen brengen;
- Optimale gedragsalternatieven benoemen voor risicovol verkeersgedrag;
- Terugvalpreventie: oorzaken van terugval, omgaan met terugval, hoe de motivatie vasthouden

Meting onder deelnemers laat geen grote veranderingen zien

In de nameting heeft nog steeds vrijwel iedereen de intentie geen (ernstige) overtredingen meer te maken. En geeft nog steeds het grootste deel van de deelnemers aan dat men het rijgedrag al aangepast heeft en het volste vertrouwen heeft dat men dit ook gaat volhouden.

De door de trainers waargenomen verbeteringen kunnen we niet goed meten met behulp van de vragenlijsten in de voor- en nameting onder de deelnemers. Opvallend is dat het over het algemeen gaat om erg kleine verschillen tussen voor- en nameting. Met name rapporteren de deelnemers een wat minder *sterke regulatie van boosheid* en geven ze aan zich wat meer te laten *beïnvloeden door emoties*.

Overigens herstelt deze dip zich weer bij de tweede nameting tot het niveau van de voormeting.

Met de interpretatie van de resultaten moeten we erg voorzichtig zijn. Bij veel variabelen lijkt er sprake te zijn van een plafond effect. Bij de voormeting wordt al hoog gescoord op deze variabelen. Daarmee wordt het extra moeilijk om een effect te bereiken met de EMG.

Verschildt de invloed van de EMG per subgroep?

Doorsnee en jonge, risicovolle deelnemers trekken bij

De trainers zien de grootste verbetering bij de groep *doorsnee deelnemers en de groep jong en risicovol*. Dit zijn de subgroepen die in de voormeting duidelijk lager scoren op het stadium van gedragsverandering dan de andere twee subgroepen. Na afronding van de cursus trekken met name deze beide groepen bij en verdwijnen de grote verschillen tussen de groepen.

Jonge, risicovolle deelnemer lijkt wat meer te ageren

Tegelijkertijd zien we bij de metingen onder de deelnemers in het bijzonder bij de groep jong en risicovol een lichte achteruitgang ten opzichte van de voormeting. Deze groep rapporteert een sterkere daling van de regulatie van boosheid en een iets groter wordende rol van positieve, belonende gevoelens bij overtredende rijgedragingen.

6 Sluit de aanpak aan op de doelgroep

In welke mate sluit de uniforme aanpak aan op verschillende doelgroepen of is een meer op de specifieke doelgroep afgestemde aanpak noodzakelijk?

Geen aansluiting op problematiek agressieve en boze rijders

Duidelijk is dat de uniforme aanpak in elk geval niet aansluit op bestuurders, die op grond van een contra-indicatie eigenlijk niet aan de EMG zouden moeten deelnemen, maar van wie die contra-indicatie pas tijdens de maatregel blijkt. Het gaat om deelnemers met een gedragsstoornis die doorwerkt in het rijgedrag. Het kunnen personen zijn met een antisociale persoonlijkheid of een psychiatrische problematiek. Over het algemeen gaat het om problematiek en gedrag die binnen het kader van de EMG niet in goede banen kunnen worden geleid.

Doorsnee en jonge, risicovolle deelnemers hebben vooral baat

In het bijzonder twee subgroepen lijken – in ieder geval volgens waarneming van de trainers – baat te kunnen hebben bij de huidige uniforme aanpak. Dat is de groep *doorsnee deelnemers* en de groep *jong en risicovol*. Deze groepen hebben aanvankelijk relatief veel weerstand tegen verandering, maar draaien volgens de trainers na de cursus wat bij en zijn meer gemotiveerd voor gedragsverandering. Het is niet duidelijk waarom dit juist bij deze groepen plaatsvindt.

Mogelijk sluit de huidige aanpak nog minder goed aan op de zeer ervaren jonge en oudere deelnemers

Ook is het de vraag waarom de ervaren jonge en oudere deelnemers weinig vooruitgang boeken. Mogelijk omdat zij al redelijk hoog scoren in de voormeting, waardoor de cursus nog maar weinig kan toevoegen. Maar het kan ook te maken hebben met een gebrekkige aansluiting van de aanpak op hun probleempunten. Het gaat om de rijders met heel veel rijervaring. Ze zitten voor hun werk veel op de weg. Hun overtredingen hebben vaak te maken met werkdruk en de daaruit voortvloeiende haast. De groep ervaren bestuurders met een hoog jaarkilometrage worden door de trainers getypeerd als 'vertegenwoordiger', 'leaserijder' of 'autoverkoper'. Voor de meesten is de aanleiding of het motief niet zozeer emotie of agressie, maar meer doelbelemmering en instrumenteel gedrag ("ik moet op tijd bij die afspraak zijn en als ik me aan de regels houd kom ik nooit op tijd"). Bij de ouderen is het verhaal vaak: "Ik lette even niet op, drukke vergadering gehad, ik zat er met mijn hoofd niet bij."

Hoe werkbaar is een heterogene samenstelling van de deelnemersgroep?

Evenwichtige mix van subgroepen geen probleem

Een mix van subgroepen blijkt over het algemeen goed te werken. Als sprake is van een evenwichtige mix van deelnemers is het programma goed uitvoerbaar. De ouderen hebben meer levenservaring en kunnen zich goed verplaatsen in de jongeren: "Dat deed ik vroeger ook". Een oudere kan een jongere in de groep daarom coachen en helpen in het trainingsproces. De inschatting van hoe zwaar de feiten zijn, is bij oudere bestuurders vaak ook realistischer. Wel moet een onbalans

worden voorkomen. De groepsgerichte doelen zijn bij een erg heterogene groep deelnemers niet haalbaar.

Trainer wil graag meer maatwerk kunnen leveren

Over het algemeen wil de trainer beter maatwerk kunnen leveren en handvatten krijgen voor een gerichte benadering en accenten in de aanpak. Het gaat dan vooral om een inschatting van de wijze waarop met de betreffende deelnemer moet worden omgegaan. Dergelijke persoonsgerichte interventies hoeven geen afbreuk te doen aan een uniforme aanpak.

Kanttekeningen bij het 'meten' van de invloed van de EMG

De vermelde resultaten moeten voorzichtig worden geïnterpreteerd. In de eerste plaats is er nog weinig ervaring met de EMG en hebben zich bij de implementatie van de maatregel nog kinderziekten voorgedaan. Bij veel variabelen lijkt er bovendien sprake te zijn van een plafond effect. Bij de voormeting wordt al hoog gescoord op deze variabelen. Daarmee wordt het extra moeilijk om een effect te bereiken met de EMG. De resultaten kunnen ook wijzen op een verbeterde bewustwording bij de deelnemers direct na afronding van de EMG. Uit de geluiden van deelnemers blijkt verder dat het invullen van de vragenlijsten met enig wantrouwen tegemoet is getreden. Niet iedereen had er het volste vertrouwen in dat er niets met de gegevens werd gedaan en dat de resultaten volledig anoniem zouden worden verwerkt. Een waarneming van trainers is dat ze veel weerstand bespeurden tegen het opnieuw invullen van de nameting en er ondanks uitleg heftige twijfel was over de anonimiteit. Tevens werd opgemerkt dat deelnemers zich gestigmatiseerd voelden door sommige vraagstellingen in de evaluatieformulieren. Met name de vragen over boosheid en agressief gedrag konden leiden tot dergelijke reacties.

7 Aanbevelingen

We sluiten dit deel af met de opsomming van een aantal aanbevelingen. De uitkomsten van het onderzoek geven aanleiding om tussentijdse aanpassingen te doen. Het is belangrijk daarbij te beseffen dat er in feite drie knoppen zijn waaraan gedraaid kan worden:

- Knop 1: de instroom van de cursisten;
- Knop 2: de samenstelling van het EMG-programma;
- Knop 3: de bekwaamheid van de trainers.

Knop 1: de instroom van de cursisten (signalering en verwijzing)

Het draaien aan deze eerste knop kan heel effectief zijn. De vraag is echter of het draaien altijd even gemakkelijk zal gaan, omdat wettelijke procedures wellicht moeten worden aangepast.

Communicatie richting de werkvloer: geen karikatuur maken van een typische EMG-klant

Dit lijkt het meest kritieke punt te zijn in het gehele proces. Mensen, die vanuit hun specifieke taak of interesse te maken hebben met verkeer, hebben voldoende kennis. Maar hoe bereik je de politieagent of surveillant die op weg is van de ene melding naar de andere, van winkeldiefstal tot huiselijk geweld? Voor een deel zal het met de tijd beter gaan, maar er zal ook extra aandacht aan moeten worden gegeven.

Over het algemeen is men erg positief over de wijze waarop het CBR de politieregio's heeft geïnformeerd over de EMG en over de toepassing van de EMG-criteria in de praktijk. Desondanks blijven sommige politieregio's achter in het opsporen en doormelden van EMG-waardige feiten. Het is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de politie zelf om dit beter op te pakken. Daarnaast zou in de verdere informatievoorziening vanuit het CBR richting politieregio's gebruik gemaakt kunnen worden van de bevindingen van de procesevaluatie. Zo zou bij toekomstige informatieverschaffing aandacht kunnen worden besteed aan:

- de achtergrond voor de keuze van de verwijzingscriteria en het belang van een zo neutraal en 'clean' mogelijke toepassing daarvan die bovendien volledig is ontdaan van een karikaturale schets van de 'typische' EMG-deelnemer;
- de manier waarop de politieregio's nu de verwerking van EMG-waardige feiten tot EMG-mededelingen hebben vormgegeven en wat anderen daarvan kunnen leren: wat is een efficiënte manier om dit proces vorm te geven?
- de eisen waaraan een mededeling moet voldoen: wat is nu vaak een reden van een onvoldoende mededeling en hoe kan dat worden voorkomen?

Aandacht voor neutrale bejegening

Voor sommige trainers zijn de deelnemers die zeggen slachtoffer te zijn van de omstandigheden (bijvoorbeeld een overijverige politieagent of bij toeval gepakt zijn) een moeilijke groep. Met het oog daarop klinkt in de verhalen van de deelnemers regelmatig kritiek door op de benadering door de politie, zoals 'intimiderend optreden', 'feiten erbij verzonnen om verwijzing naar de EMG te rechtvaardigen' en 'niet staande gehouden maar achteraf via de telefoon alsnog verleid tot een bekentenis'. Hoewel op basis van de ervaringen van de trainers onvoldoende

duidelijk is hoe groot dit probleem daadwerkelijk is, lijkt het wel een belangrijk signaal dat met de politie besproken moet worden.

Een ander aandachtspunt in de bejegening is de uitnodigingsbrief van het CBR. Deelnemers ervaren deze brief als zeer onvriendelijk en stigmatiserend. Er zou naar de inhoud en toonzetting van deze brief moeten worden gekeken en nagegaan worden of aanpassing mogelijk is.

Gemakkelijker maken van de mededeling

Het verdient aanbeveling te onderzoeken hoe een EMG-mededeling kan worden geautomatiseerd. Daarmee kunnen vereiste administratieve handelingen worden beperkt en interpretatieverschillen worden voorkomen. Daarmee kan ook rechtsongelijkheid zoveel mogelijk worden voorkomen.

Betere afstemming strafrecht en administratief recht

Het verdient aanbeveling te onderzoeken, op welke wijze het administratiefrechtelijke traject en het strafrechtelijke traject beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

Meer sturing op samenstelling van de cursusgroep: excluderen van personen met gedragsstoornis

Het is wenselijk om meer controle te verkrijgen op de samenstelling van de EMG-groepen. Het is van belang om bij de samenstelling van de cursusgroepen meer gebruik te kunnen maken van persoonsgebonden informatie. Onderzocht moet worden of het CBR over dergelijke informatie zou kunnen en mogen beschikken. Op deze manier kan beter worden gescreend en een risicoprofiel worden opgesteld. Dit is met name van belang om personen met een gedragsstoornis (antisociale persoonlijkheid of psychiatrische problematiek) te kunnen weren uit de groep. Het blijkt lastig om de huidige voorgesprekken voor dit doel te gebruiken. Deze gesprekken zijn nadrukkelijk niet bedoeld als screeningsinstrument. Mogelijk kan het CBR bij beoordeling van de mededeling meer gebruik maken van persoonsgebonden informatie over de aangemelde EMG-deelnemers. Ook voor de EMG-trainers is het belangrijk om een goed inzicht te hebben in relevante achtergrondkenmerken van cursisten: wat is hun risicoprofiel? Hebben cursisten bijvoorbeeld een 'criminele voorgeschiedenis' of is er sprake van een 'psychiatrisch verleden'? Omdat het om persoonsgebonden informatie gaat, dient goed uitgezocht te worden in hoeverre het mogelijk is gebruik te maken van deze informatie. Het verdient aanbeveling te onderzoeken of het mogelijk is om een dergelijk risicoprofiel op te stellen en zo ja, hoe er dan het beste concreet invulling aan gegeven kan worden.

Trainers scholen, zodat zij om kunnen gaan met deelnemers bij wie weerstand leeft omdat zij nog een strafzaak hebben lopen

Een belangrijk probleem wordt veroorzaakt door de groep deelnemers bij wie nog een strafrechtelijke beroepszaak loopt. In het voorgesprek moet heel duidelijk worden gemaakt dat het gescheiden trajecten zijn met verschillende doelstellingen.

Knop 2: het EMG-cursusprogramma

De trainers geven aan dat bij een evenwichtig samengestelde cursusgroep het programma van de EMG goed uitvoerbaar is. Er worden door sommige trainers wel problemen bij de uitvoering van sommige onderdelen gesignaleerd, maar die problemen hebben enerzijds te maken met de al genoemde onevenwichtige samenstelling van de cursusgroep (= knop 1). Anderzijds gaat het om tekort schietende competenties en om nog onvoldoende ervaring van de trainers (= knop 3). Waarbij er rekening mee gehouden moet worden dat de zwaardere problematiek van de gemiddelde cursusgroep deels de oorzaak is van de onvoldoende toerusting van sommige trainers.

Opbouw van de training moet beter aansluiten op jonge leeftijd van de deelnemersgroep

De huidige opbouw van het trainingsprogramma wordt als te traag ervaren. Ook vindt men dat er veel herhalingsmomenten in de cursus zitten. Verandering in de opbouw en lengte van de programma-onderdelen is gewenst. De volgende onderdelen zouden in ieder geval onder de loep moeten worden genomen:

- Wat wil ik met de EMG bereiken - minder goed werkbaar en minder gemotiveerde deelnemers;
- Plan van aanpak - minder goed werkbaar en minder gemotiveerde deelnemers;
- Wat gun ik de ander - minder goed werkbaar volgens de trainers;
- Het beeldmateriaal / de video - in huidige opzet minder goed werkbaar.

Daarnaast is het de vraag of de huidige verdeling over drie volle dagen functioneel is en aansluit bij de doelgroep. In de praktijk blijkt het lastig de aandacht gedurende een dag vast te houden en men geeft aan toch vaak al veel eerder op de dag 'klaar' te zijn met het programma. Aanbevolen wordt om de huidige duur en opbouw van de EMG nader te bekijken en na te gaan of inkorting van het programma mogelijk is.

Inhoud van de training is te karig; er moet veel meer aandacht worden besteed aan risicogedragingen

We hebben gezien dat de belangrijkste probleempunten van de deelnemers liggen bij het overschrijden van de snelheidslimieten, een goedkeurende houding naar te hard rijden en de rol van tijdsdruk, een irreële inschatting van de eigen bekwaamheid en verantwoordelijkheid en het ontbreken van sociaal en vergevingsgezind rijgedrag. Op deze terreinen is volgens de metingen onder de deelnemers geen echte vooruitgang geboekt. Er moet daarom meer aandacht komen voor het hoe en waarom van risico's en regels in het verkeer. Er wordt ook gevraagd om meer theoretische kennis over de legitimatie en motivatie van regels, in het bijzonder de snelheidslimieten.

Dergelijke neutrale kennis en informatie sluit mogelijk ook beter aan op de 'zakelijke' doelgroep. De ervaren (jonge en oudere) bestuurders lijken nog niet zo onder de indruk van de huidige, personsgerichte benadering in de EMG. Mogelijk dat zij wel wat doen met dergelijke neutrale informatie.

Meer aandacht voor de gevolgen van risicovol rijgedrag

De in de cursus gebruikte materialen geven te weinig aanknopingspunten om de gevolgen van het afwijkende rijgedrag bespreekbaar te maken. Een mogelijkheid is om bij de gebruikte 'blik op de weg' filmpjes meer aandacht te besteden aan de

gevolgen van de getoonde overtredingen: wat is bijvoorbeeld de reactie van de politie. Een andere mogelijkheid is om een video te introduceren, waarin (vergelijkbaar met de EMA) op subtiele wijze aandacht wordt besteed aan de gevolgen van verkeersongevallen die zijn veroorzaakt door risicovolle overtredingen.

Meer aandacht voor terugvalpreventie

Evenals bij de EMA-deelnemersgroep is ook bij de EMG-deelnemersgroep het risico op terugval groot. Op de derde cursusdag zou meer aandacht moeten worden besteed aan terugvalpreventie.

Er is te weinig aandacht voor terugvalpreventie.

Meer visuele ondersteuning en minder talige opdrachten

De informatie die tijdens de EMG wordt gegeven is erg talig. Deelnemers met een gebrekkige taalvaardigheid en deelnemers met beperkte cognitieve vermogens hebben daardoor moeite om sommige informatie te begrijpen en om sommige opdrachten uit te voeren. Het probleem van de taligheid kan voor een deel worden ondervangen door meer te werken met beeldmateriaal. Een flink deel van de deelnemers vindt dat er meer tijd besteed zou kunnen worden aan het aanbieden van visueel materiaal.

Aanpassingen van de EMG

Behoeftes aan aanpassingen van het programma moeten eerst systematisch worden geïnventariseerd, vervolgens kunnen eventueel (na ruggespraak met de verantwoordelijke instantie c.q. het CBR) zaken worden aangepast. Het is wenselijk dat de trainers de opzet en opbouw van de EMG zoveel mogelijk volgen, om te voorkomen dat er teveel eigen varianten gaan ontstaan.

Leveren van 'maatwerk'

De trainers geven aan dat het door de diversiteit van de deelnemers noodzakelijk is om flexibel met het programma om te gaan. Men moet binnen het aangegeven kader maatwerk kunnen leveren. Als beter gegarandeerd kan worden dat de cursusgroepen evenwichtig zijn samengesteld, zal de roep om maatwerk mogelijk minder zijn.

Knop 3: de competenties van de trainers

Zorgen voor voldoende deskundigheid en trainerservaring

De EMG is een complexe training die veel van de trainer vraagt. Trainers moeten die deskundigheid en ervaring in de praktijk kunnen opbouwen met de nieuwe programmaonderdelen. Om één en ander te faciliteren is het belangrijk dat beginnende trainers in de praktische uitvoering gecoacht worden. Een beginnende trainer zou zijn eerste EMG-cursussen altijd samen met een ervaren trainer moeten geven. Het is belangrijk de leerervaringen te bundelen en voor elke trainer beschikbaar te hebben. Tussentijdse bijscholing en intervisiebijeenkomsten zijn gewenst. Daarbij zou de nadruk moeten liggen op een uitwisseling van praktische ervaringen, zodat trainers nieuwe praktische handvatten krijgen aangereikt om verder met de EMG aan de slag te gaan.

Uitvoering van EMG (te) zwaar voor één trainer

De EMG is een complexe training en de problematiek van een gemiddelde cursusgroep is veel zwaarder dan die van de gemiddelde EMA-groep. Daarbij speelt

ook een rol de mogelijke (fysieke) bedreiging door cursisten. Bovendien wint de EMG aan effectiviteit wanneer (delen van) de cursus door twee trainers wordt (worden) gedraaid. De ene trainer kan zich meer op de inhoud concentreren, terwijl de ander vooral het proces in de gaten houdt.

Aandacht voor rol van de trainer

Veel trainers hebben ervaring in de hulpverlening (verslavingszorg) en zijn ook EMA- en/of LEMA-trainer. Mogelijk dat zij hierdoor geneigd zijn zich teveel de rol van hulpverlener aan te meten en zich teveel het lot van de deelnemer aan te trekken. Deelnemers komen met geloofwaardige verhalen en sommige trainers hebben de neiging om daarin mee te gaan. Vaak blijkt echter gaandeweg de cursus dat de 'brave burgers' alsnog door de mand vallen en moeten erkennen, dat het toch om een meer structureel probleem gaat. In de EMG moet de trainer directief zijn en een professionele afstand houden. De deelnemers moeten door de trainers op basis van de geconstateerde feiten worden benaderd vanuit een professionele afstand. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om constructief deel te nemen aan het programma. Aanbevolen wordt om de trainers beter op dit aspect voor te bereiden en te trainen.

Zorgen voor meer achtergrondkennis

De trainers geven aan dat er bij hen nog veel kennis ontbreekt. Daarbij gaat het zowel om kennis met betrekking tot verkeersinhoudelijke onderwerpen als om kennis over juridische afhandeling van EMG-waardige feiten en over beslissingsbevoegdheid van de politie. In deze kennisbehoefte zou voor een deel kunnen worden voorzien door een nieuw EMG handboek en daarnaast door een kennis- c.q. vragenbank (bijvoorbeeld onder beheer van het CBR). Daarbij zou voor een interactieve opzet gekozen moeten worden: ook de trainers zelf zouden kennis die zij in de praktijk opdoen aan de kennisbank moeten kunnen toevoegen.

Videodossiers als instrument voor verdere ontwikkeling van trainerscompetenties

De trainers geven zelf aan dat zij over het algemeen nog weinig ervaring hebben met het begeleiden van dit soort groepen. Die ervaring moet nog in de praktijk worden opgebouwd. In dat verband kan het erg leerzaam zijn om aan de hand van opgenomen beelden na te gaan of trainers over de gewenste competenties beschikken. De videobeelden kunnen ook worden gebruikt als trainingsmateriaal: wat is productief en contraproductief gedrag van trainers bij de diverse onderdelen van de EMG.

B: Resultaten deelonderzoeken

8 Procesevaluatie

In de maanden mei tot en met juli 2009 heeft een korte termijn procesevaluatie plaatsgevonden. De procesevaluatie is bedoeld om inzicht te geven in het uitvoeringsproces van de EMG. Uitgangspunt daarbij is de formele procedure die gevolgd wordt bij de identificatie en doorverwijzing van de groep zware overtreeders naar de EMG en de rol van de verschillende actoren in dat proces. Hiertoe zijn interviews gehouden met vertegenwoordigers van politie, OM, CBR en de uitvoeringsorganisatie SVG (zie bijlage C voor opzet en aanpak). De evaluatie vormt een momentopname van de stand van zaken nadat de EMG ongeveer een half jaar operationeel is.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten beschreven van deze procesevaluatie. Dit doen we door per thema antwoorden te geven op de onderzoeksvragen die centraal stonden in deze procesevaluatie. Vervolgens wordt weergegeven welke activiteiten tot nu goed verlopen en welke activiteiten verbetering behoeven.

8.1 Organisatie en proces

Hoe worden de EMG-criteria toegepast? Welk rijgedrag of welke combinatie van feiten en gedragingen is voor de politie aanleiding om iemand bij het CBR te melden?

Uit de interviews met de politie blijkt dat:

- De manier waarop de mededelingen voor de EMG bij de politie tot stand komen verschilt van politieregio tot politieregio. Het proces van constateren van EMG-waardige feiten tot het doen van wel of geen mededeling kan heel divers verlopen;
- In principe geldt dat voor elke regio de korpschef bevoegd is om de mededelingen te doen. Deze mag een plaatsvervanger aanwijzen. Bij sommige regio's zijn dit één of twee personen, die uit naam van de korpschef alle mededelingen opmaken. Bij andere regio's zijn bijvoorbeeld de afdelingschefs en/of de teamchefs of de taakaccenthouders verkeer gemandateerd. Er zijn ook regio's waarbij alle collega's gemandateerd zijn. Zij kunnen dus zelf de mededeling opmaken, ondertekenen en opsturen naar het CBR;
- Wanneer alle collega's gemandateerd zijn, zorgt dit voor grotere aantallen mededelingen. De kwaliteit van de mededelingen is in dat geval echter minder;
- Er zijn twee redenen waarom EMG-waardige personen door de mazen heen kunnen glippen. Ofwel omdat de politieman op straat niet op de hoogte is van de EMG én/of de EMG-criteria. Ofwel omdat de politieman op straat wel op de hoogte is van de EMG, maar de feiten niet zwaar genoeg vindt of andere drempels ervaart waardoor er geen mededeling wordt opgemaakt.

Op welk moment in het signalerings- en verwijzingsproces wordt duidelijk of iemand tot de doelgroep behoort?

- In de fase van de signalering dienen EMG-waardige feiten door de politie te worden geconstateerd. Soms worden EMG-waardige feiten niet als zodanig gelabeld omdat er onvoldoende kennis van zaken is. Soms worden EMG-waardige

feiten wel gezien, maar niet gemeld. Dit kan verschillende oorzaken hebben (bron: interview politieagenten):

1. Politieagenten vinden de EMG een te zware straf.

Sommige politieagenten vinden de EMG een zware maatregel en heeft het gevoel de maatregel als het ware zelf op te leggen wanneer er door zijn toedoen een mededeling uitgaat: "De EMG is geen doel op zich, het is een middel, en een zwaar middel, dat niet te snel moet worden ingezet. Voordat er een mededeling uitgaat naar het CBR moet er echt wel iets op de plank liggen. Het moet echt gaan in de richting van agressief rijgedrag".

2. Politieagenten vinden dat er sprake is van dubbel straffen.

Sommigen zijn van mening dat, omdat er geen ruilmiddelen of compenserende mogelijkheden zijn, er sprake is van een systeem van dubbele bestraffing, ondanks het feit dat de EMG niet onder het strafrecht valt. Toch wordt het melden voor de EMG ook door de politie als strafmaatregel ervaren.

3. Politieagenten vinden het opmaken van de mededeling teveel tijd kosten

In het proces verbaal moet heel precies worden beschreven waaruit het gevaar dan bestond. Anders krijg je een advocaat die zegt "en wat was daar dan precies de gevaarstelling van?". Je moet het dus goed omschrijven, en de gemiddelde BPZ-er (medewerker basispolitiezorg) denkt dan al gauw, ik schrijf wel drie bonnen en dan ben ik klaar".

4. Een combinatie van bovengenoemde mogelijkheden.

- Wat betreft de fase van de verwijzing naar de EMG: de mededelingen komen binnen bij het CBR. Het betreft mededelingen omtrent de rijvaardigheid, met de verbijzondering "gedrag". Bij het CBR wordt de mededeling beoordeeld door een arts en een jurist aan de hand van de eisen in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Er wordt een motivatie opgesteld en dan volgt een besluit. Wanneer iemand in aanmerking komt voor de EMG vindt vervolgens de verdere routing plaats: de persoon krijgt een brief thuis, er wordt een afspraak gemaakt voor het voorgesprek, etc. (bron: interview CBR).

8.2 Instroom: aantallen constatering en mededelingen

Hoe groot is de instroom van cursisten? Hoe kan de groep personen die gemeld worden, worden gekarakteriseerd?

Uit het interview met het CBR blijkt dat:

- Per juli 2009 komen per week gemiddeld 22 mededelingen voor de EMG binnen bij het CBR. Hiermee wordt het geprognosticeerde niveau van 1.500 mededelingen op jaarbasis nog niet gehaald (nu drie kwart van het streefgetal);
- Tot en met 10 juli 2009 is er aan 653 personen een EMG opgelegd. Daarvan is 97% man. De meeste personen (46%) zijn tussen de 18 en 24 jaar oud;
- Ruim een vijfde deel van de personen (23%) die een EMG krijgt opgelegd, maakt hiertegen bezwaar;
- Veel van de aangemelde gedragingen betreffen enkel snelheidsovertredingen: die kunnen op zichzelf al EMG-waardig zijn. Volgens gegevens van het CBR gaat het in bijna 50% van de ingestuurde mededelingen (49%) alleen om excessieve snelheidsovertredingen.

Zijn er verschillen tussen politieregio's wat betreft instroom?

- Een constatering is dat het werkproces per korps vaak verschillend wordt vorm gegeven. Dit bemoeilijkt een landelijke coördinatie (interviews politieagenten). De verschillende wijze waarop het proces in de politieregio's is vormgegeven en de verschillende keuzen die op belangrijke beslismomenten door individuele medewerkers kunnen worden gemaakt, zorgen voor verschillen in de aantallen meldingen die het CBR van de politieregio's binnenkrijgt;
- Tevens zijn er verschillen in kennis die zorgen voor andere constatering en aantallen meldingen. Verschillen in kennis zorgen voor verschillen in aantallen constatering en meldingen. Politied medewerkers met meer affiniteit met verkeer zijn over het algemeen beter op de hoogte van de EMG-criteria en hebben een hogere bereidheid om een EMG-waardige feiten op te sporen;
- Hoe meer politied medewerkers er gemandateerd zijn om mededelingen te doen, hoe groter de aantallen. De mededelingen die het CBR binnen krijgt zijn in dat geval echter vaker van onvoldoende kwaliteit;
- De hoge werkdruk kan een reden zijn waarom politieagenten minder geneigd zijn om aandacht aan EMG-waardige overtredingen te besteden. Dat geldt dan in het bijzonder voor agenten die toch al weinig affiniteit hebben met verkeer;
- De volgende politieregio's zijn erg actief: Amsterdam-Amstelland, Rotterdam-Rijnmond en de Brabantse regio's Midden en West én Zuid-Oost. Een aantal politieregio's blijft achter: Noord- en Oost-Gelderland en Kennemerland.

8.3 Praktische toepasbaarheid van de EMG-criteria

Hoe worden de verwijzingscriteria toegepast?

- Vanuit het CBR wordt volgens de geïnterviewde politieagenten voldoende informatie verschaft. De informatiedagen en de voorlichtingsbijeenkomsten die door het CBR worden verzorgd, voldoen goed;
- De CBR-medewerkers zijn altijd goed bereikbaar, en steeds bereid om iets uit te zoeken of vragen te beantwoorden. De contacten die vanuit het CBR worden onderhouden met de contactpersonen bij de politie worden als uitstekend beoordeeld. Het enige verbeterpunt dat wordt aangegeven is dat bij de terugkoppeling niet het zaaknummer van de politie, maar het zaaknummer van het CBR staat vermeld. Wanneer het zaaknummer van de politie vermeld zou worden, zou dit de terugkoppeling gemakkelijker maken (bron: interviews politieagenten);
- De criteria voor de EMG zijn op zich helder, maar in de praktijk wordt verschillend met de criteria omgegaan. De criteria op basis waarvan een mededeling kan of moet worden opgemaakt zijn zeer uitgebreid en daardoor lastig toepasbaar in de praktijk. Dit kan in sommige gevallen leiden tot rechtsongelijkheid (bron: interviews politieagenten);
- Er lijkt sprake van een objectief beoordelingskader, maar in de praktijk bekijken politieagenten de overtredingen vanuit hun eigen referentiekader. Dat kan ertoe leiden dat de ene surveillant heel strak vasthoudt aan de criteria en een mededeling doet of een melding maakt, zodra iemand aan de criteria voldoet. Een ander kan de mate van gevaarstelling of omstandigheden zwaarder laten meewegen en daardoor soms geen mededeling opmaken, al zijn strikt gezien de feiten wel EMG-waardig. Soms wordt een bekeuring uitgeschreven voor bijvoorbeeld 45 km te hard in plaats van 50, omdat de overtreding dan nog met een bekeuring kan worden afgedaan (bron: interviews politieagenten).

8.4 Acties die goed verlopen

Het feit dat er in elke politieregio een EMG-contactpersoon is aangewezen, wordt door de politie positief beoordeeld. Ook de regelmatige contactdagen worden zeer gewaardeerd.

De contacten met het CBR verlopen erg goed. Sinds kort wordt er door het CBR niet alleen aangegeven als een mededeling onvoldoende is, maar ook wat er dan aan mankeert. Dat kan zijn dat de zaak niet aan de criteria voldoet, maar ook dat er nog stukjes informatie missen in het dossier. De contactpersoon kan dan het dossier aanvullen en de mededeling alsnog uitsturen.

Over de criteria is de politie over het algemeen te spreken, zeker in vergelijking tot de eerdere plannen, waarin een veel grotere verzameling van criteria werd voorgesteld. Iedereen is het erover eens dat dit de relevante criteria zijn. Wel vinden sommige politieagenten niet alle criteria even logisch en relevant.

De instroom van cursisten begint - na wat opstartproblemen - aardig te lopen. De potentie is echter veel groter dan wat nu wordt geconstateerd en verwezen.

8.5 Acties die verbetering behoeven

Communicatie richting de werkvloer

Dit lijkt het meest kritieke punt te zijn in het gehele proces. Politied medewerkers die vanuit hun specifieke taak of interesse te maken hebben met verkeer, hebben wel voldoende kennis. Maar hoe bereik je de politieagent of surveillant die op weg is van de ene melding naar de andere, van winkeldiefstal tot huiselijk geweld? Het is lastig om de basispolitiezorg te bereiken. Dit is begrijpelijk, aangezien de druk op de basispolitiezorg door de hoeveelheid en verscheidenheid aan maatregelen is toegenomen. De afgelopen jaren zijn er immers diverse wetten en beleidsmaatregelen doorgevoerd met kwantitatieve gevolgen voor de politie. Met deze vraag worstelen vrijwel alle contactpersonen. Voor een deel zal het met de tijd beter gaan, maar je zult er aandacht aan moeten blijven geven. Sommige geïnterviewden zeggen echter dat je wel informatie kunt blijven geven, maar dat de betrokken politieregio's en hun medewerkers "het ook maar eens moeten komen halen". Tevens moet je ervoor zorgen dat het voor de politied medewerkers gemakkelijker wordt om de mededeling uit te brengen. Een andere lijn is, dat je ervoor zorgt dat de EMG-contactpersoon achteraf alsnog een mededeling kan doen. Dit geldt alleen voor de korpsen waar nog een controle op het bureau plaatsvindt door een teamchef of andere gemandateerde. Want bij de korpsen waar alle politieagenten gemandateerd zijn, kan men zelf de mededeling opmaken en opsturen.

Basisvoorziening Handhaving (BVH)

Het is een ongelukkig toeval dat de invoering van het nieuwe ICT-systeem BVH ongeveer samenviel met de invoering van de EMG. Hiermee wordt een extra drempel opgeroepen om de mededelingen accuraat in te voeren. Tevens maakt de ingewikkelde zoekfunctie het moeilijk om achteraf selecties te maken. Overigens zal de invoering van elk nieuw ICT-systeem weerstand oproepen bij de gebruikers. Te verwachten is dat in dit geval de weerstand vermindert naarmate men meer met het

systeem heeft gewerkt. Een evaluatie van het BVH is geen onderdeel van deze evaluatie, maar waar verbeteringen in het systeem mogelijk zijn, zal uiteraard goed naar de gebruikers moeten worden geluisterd.

Gevaar van rechtsongelijkheid

Rechtsongelijkheid kan ontstaan als gevolg van het ontbreken van een waterdicht en goed uitgerust systeem dat de gedragingen overal op dezelfde wijze kan detecteren. Sommige politieagenten vinden dat de regeling is ingevoerd zonder dat voor een onderliggende organisatie is gezorgd. De politie moet de artikel 130-melding doen en dit gebeurt in de praktijk nog te weinig vanwege de vereiste administratieve handelingen en interpretatieverschillen. Er is geen geautomatiseerd systeem van melden naar het CBR. Zo ontstaat er rechtsongelijkheid, omdat het al of niet worden gemeld erg afhankelijk is van de politieagent op straat.

Door het ontbreken van een uitvoeringstoets bij de Mededelingen artikel 130 WvW, is er te weinig rekening gehouden met de beleidsmatige, educatieve en uitvoeringsaspecten die voor de politie aan onder meer de EMG maatregel zijn verbonden.

Aansluiting tussen strafrecht en bestuursrecht

Sommige geïnterviewden (bij politie en OM) vinden dat de aansluiting tussen het administratiefrechtelijke en strafrechtelijke traject beter zou kunnen. Een belangrijke conclusie uit het AEF-rapport 'Het rijbewijs in de knel?' is dat door de samenloop van bestuursrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen (en sancties) het ontbreekt aan een heldere samenhang in het rijbewijsstelsel. Deze complexiteit bemoeilijkt de uitvoering voor de politie bij maatregelen zoals de EMG. Ook vinden sommige geïnterviewden dat de afstemming tussen beide systemen gebrekkig is, omdat er bij de strafvorderingsrichtlijnen van het OM geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met de maatregelen uit de vorderingsprocedure.

Behoeftte aan achtergrondinformatie bij de trainer

Er is behoefte bij de trainers aan achtergrondinformatie over het proces van de staandehouding. Agenten moeten op heel veel verschillende dingen letten. Het is waardevol om de achtergrondinformatie te verkrijgen. Hoe vindt de staandehouding plaats, wat gebeurt er nu eigenlijk, zijn er antecedenten bekend? De trainer zou graag precies willen weten wat er is gebeurd en wat de achtergrond van de deelnemer is. Dan kan de trainer een soort profielschets maken van zo'n persoon. Soms zijn er wel gegevens beschikbaar, maar die mogen niet worden verstrekt door de politie of het CBR.

Er is ook behoefte aan meer casuïstiek: welke persoonlijke eigenschappen zijn problematisch, hoe ontdek je ze en hoe ga je er vervolgens mee om. Vanuit de casuïstiek kun je dan beter de regelgeving uitleggen. Je kunt dan kiezen uit meer "tools" om een persoon aan te spreken. Het gaat vaak niet alleen om het gedrag, maar ook om de persoon en de persoonlijkheid van een deelnemer. Het zou goed zijn als er een informatieloket zou zijn, iemand die je kunt bellen, met vragen over een bepaald type gedrag. Zodat er een soort diagnose gesteld kan worden en zodat je dat kan meewegen in de manier waarop je iemand benadert.

Een andere optie is dat voorafgaand aan de cursus bij een intake speciale aandacht aan dit risicoprofiel wordt besteed. Aan de hand van een checklist kunnen cursisten dan worden gescreend en getypeerd. Zo kan ook een advies worden gegeven over aandachtspunten in de aanpak van de betreffende cursist. De trainer krijgt hiermee

een beeld van de cursist en handvatten voor een gerichte benadering en accenten in de aanpak.

9 Gesprekken met de trainers

Als onderdeel van het onderzoek 'Evaluatie Educatieve Maatregel Gedrag' zijn de ervaringen van de EMG-trainers met het geven van de EMG in kaart gebracht. Op het moment van deze inventarisatie (november 2009) was de EMG ruim 9 maanden operationeel. De trainers die bij deze tussentijdse stand van zaken zijn betrokken hebben allemaal hun eerste ervaringen met uitvoering van de EMG gehad en al meerdere cursussen gegeven. Uiteindelijk zijn in totaal 9 trainers bij deze eerste inventarisatie betrokken. Met een 5-tal trainers is een focusgroep gehouden, met 2 trainers is een tweegesprek gevoerd en nog eens 2 trainers zijn individueel geïnterviewd³³ (zie bijlage C).

9.1 Positieve ervaringen

Verschillende trainers geven aan dat zij een kick krijgen van het feit dat het lukt om deelnemers in de EMG een omslag te laten maken in het denken over hun rijgedrag en feitelijk breder over hun persoonlijke gedrag in een maatschappelijke context. In veel gevallen lukt het om deelnemers inzicht te geven in hun gedrag, te laten zien hoe zij als persoon in elkaar zitten en hoe dat samenhangt met hun afwijkende verkeersgedrag. Dat is voor veel trainers ook de essentie van de EMG: als het lukt om die omslag te maken is de EMG geslaagd.

Anderen noemen de dynamiek van de groep. Dat is erg spannend, maar geeft ook veel uitdagingen én uiteindelijk veel bevrediging wanneer het lukt om deelnemers de spiegel voor te houden en tot zelfinzicht te brengen. Het geeft veel voldoening als het lukt om deelnemers met een erg negatieve opstelling gaandeweg de training zover te krijgen dat zij toch constructief deelnemen in de groep. De samenstelling van de groep wordt ook als positief punt genoemd. Het zijn vaak erg eigenwijze mensen, maar dat betekent dat er een enorme potentie in de groep zit. Er is met andere woorden veel materiaal voor discussie. Het is leuk en uitdagend om daarmee te spelen.

9.2 Samenstelling van de cursusgroep

Over het algemeen komen de drie subgroepen die ook in de EMG-blauwdruk onderscheiden worden terug in de cursussen:

- de jonge beginnende bestuurders
- de zakelijke rijders
- de agressieve en boze rijders

Jonge beginnende bestuurders

Het gaat bij deze groep om jonge mannen ("jonge mannen met teveel testosteron") die nog weinig rijervaring hebben. Het risicovolle gedrag is vaak nog synoniem met onvolwassen gedrag. Er is een hang naar spanning en sensatie. De auto wordt gebruikt als middel om zich uit te drukken. Zij zijn vaak onderweg in moeilijke omstandigheden en vaak wordt het gevaar bewust opgezocht (al of niet daartoe

³³ Bij de focusgroep en het tweegesprek was ook de coördinator van de SVG aanwezig.

aangezet door leeftijdsgenoten). Bij de jongeren is het meer de losse voetjes en bewust overtredingen opzoeken omdat dat een kick geeft.

Als een subgroep van de jonge beginnende bestuurders noemen sommige trainers jongeren met een allochtone (met name Marokkaanse) achtergrond. Zij hebben vaak een heel ander wereldbeeld en hanteren andere waarden en normen. Vaak hebben ze nauwelijks een inkomen, maar rijden ze desondanks in dure, gepimpte auto's.

Zakelijke rijders

De personen in deze groep zijn te omschrijven als de welgestelde rijders met veel rijervaring. Door deze rijervaring hebben zij de neiging te denken dat zij meer risico aankunnen en dus bijvoorbeeld zonder problemen harder kunnen rijden dan de toegestane maximumsnelheid. Ze zitten voor hun werk veel op de weg. Hun overtredingen hebben vaak te maken met werkdruk en de daaruit voortvloeiende haast.

De groep ervaren bestuurders met een hoog jaarkilometrage zijn te typeren als 'vertegenwoordiger', 'leaserijder' of 'autoverkoper'. Het gaat om mensen die continu haast hebben en 's ochtends al weten dat ze bij de komende drie afspraken te laat gaan komen. Voor de meesten is de aanleiding of het motief niet zozeer emotie of agressie, maar meer doelbelemmering ("ik moet op tijd bij die afspraak zijn en als ik me aan de regels houd kom ik nooit op tijd"). Bij de ouderen is het verhaal vaak: "Ik lette even niet op, drukke vergadering gehad, ik zat er met mijn hoofd niet bij."

Agressieve en boze rijders

Deze groep betreft personen met een gedragsstoornis die doorwerkt in het rijgedrag. Grofweg valt onderscheid te maken in personen met een antisociale persoonlijkheid en personen met een psychiatrische problematiek. Bij de eerste groep is zelfregulatie van gedrag in het dagelijkse leven en in het verkeer een groot probleem. Daarnaast gaat men zijn eigen weg en trekt men zich weinig tot niets aan van de ander. Het gaat vaak om 'gewetenloze' overtreders. Bij de tweede groep staan psychiatrische problemen centraal. Genoemd worden ADHD-problematiek en autistische stoornissen (PDD-NOS). Een gemeenschappelijk kenmerk van beide groepen is dat men zich niet of nauwelijks kan inleven in de belangen van anderen (zowel binnen als buiten het verkeer). Over het algemeen gaat het om problematiek die in het kader van de EMG niet is op te lossen.

Het is moeilijk om op basis van de gesprekken met de trainers een 'gemiddelde' cursusgroep te schetsen. Maar over het algemeen is in een cursusgroep de groep jonge bestuurders het grootst. Daarnaast zitten er altijd wel enkele zakelijke rijders en enkele agressieve en boze rijders in een doorsnee cursusgroep.

9.3 Uitvoerbaarheid en effectiviteit van het programma

Als sprake is van een evenwichtige mix van deelnemers (zie ook voorgaande hoofdstuk) is het programma goed uitvoerbaar. De ouderen hebben meer levenservaring en kunnen zich goed verplaatsen in de jongeren: "Dat deed ik vroeger ook". Een oudere kan een jongere in de groep daarom coachen en helpen in het trainingsproces. De inschatting van hoe zwaar de feiten zijn, is bij oudere bestuurders vaak ook realistischer.

Een knelpunt blijft het feit dat er relatief veel ontkennende deelnemers in de cursus zitten. Dit is met name het geval bij deelnemers tegen wie nog een strafzaak loopt. Bezien zal moeten worden op welke wijze dit probleem kan worden aangepakt.

Het voorgesprek is inhoudelijk prima opgezet en is erg essentieel. De 60 minuten die voor het voorgesprek beschikbaar zijn voldoen over het algemeen, soms is de tijd wat krap. Het is belangrijk dat de trainer en de deelnemer één-op-één duidelijke afspraken maken. Dat dient al in het voorgesprek te gebeuren. Sommige trainers stellen voor om in het EMG voorgesprekformulier ook het telefoonnummer van de deelnemer op te nemen. Dat kan erg handig zijn, wanneer er bijvoorbeeld tussentijds beslissingen zijn genomen over de aanwezigheid van contra-indicaties en de deelnemers daarover op korte termijn moet worden ingelicht.

9.4 Uitvoerbaarheid en werkbaarheid voor de trainer

Als EMG-trainer moet je veel ervaring hebben met het begeleiden van groepen/ het geven van cursussen in een verplicht kader. Je moet als trainer voortdurend kunnen terugvallen op eerdere ervaringen. Die beroepsgerichte ervaring is essentieel. Wanneer trainers nog onvoldoende ervaring hebben is het belangrijk dat zij de ruimte hebben om die in de praktijk op te bouwen. In die gevallen is het essentieel dat de EMG door twee trainers wordt gegeven. Nieuwe trainers moeten op de werkvloer gecoacht worden en moeten intensief worden begeleid.

De meeste trainers geven aan dat zij graag als trainer bij de EMG betrokken blijven. Wel geeft een aantal van hen aan dat men duidelijk nog meer ervaring moet opdoen met de uitvoering van het programma. Men geeft ook aan dat men door het geven van meerdere EMG's ook meer deskundigheid en meer vertrouwen opbouwt. Een veel gehoord geluid is, dat de EMG de meest complexe training is die men tot nu toe gegeven heeft. De problematiek die in de EMG aan de orde komt, slaat vaak ook op de trainer zelf terug. Dat maakt alles erg persoonlijk.

Een kleine minderheid van de trainers geeft aan meer bedenkingen te hebben bij hun rol als EMG-trainer. Om een duidelijk beeld te hebben van de eigen EMG-toekomst wil men om te beginnen meer ervaring met het uitvoeren van de EMG opdoen. Vervolgens wil men op basis van die ervaringen een definitieve beslissing nemen. Vaak speelt bij de keuze wel of geen EMG-trainer ook een rol de mate waarin men als persoon de uitgangspunten van de EMG ondersteunt. Sommigen zijn met een zeker wantrouwen aan de EMG begonnen (EMG is teveel 'big brother') en als dat wantrouwen niet verdwijnt zal men niet gemakkelijk een keuze maken voor een blijvende rol als EMG-trainer.

Door een aantal trainers wordt opgemerkt dat hun besluit om verder te gaan als EMG-trainer ook zal afhangen van het uiteindelijke effect van de EMG op het gedrag van de deelnemers. Daarom is het belangrijk dat de EMG geëvalueerd wordt. Als er geen effect aangetoond kan worden, moet men zich afvragen op de EMG moet worden gecontinueerd.

9.5 Ervaren knelpunten

9.5.1 Samenstelling van de cursusgroep

Ontkennende deelnemers

Een belangrijk deel van de cursisten bestaat uit wat je zou kunnen noemen 'ontkennende deelnemers'. Één deelgroep bestaat uit personen die zeggen dat zij de betreffende feiten niet begaan hebben. Daarom zijn zij bij de rechter in beroep gegaan. Een andere deelgroep betreft personen die weliswaar niet ontkennen dat ze bepaalde feiten gepleegd hebben, maar die vinden dat ze door de politie niet juist behandeld zijn.

Deelnemers tegen wie nog een strafzaak loopt, zijn een stoorzender in de cursusgroep

Vrijwel alle trainers vinden de aanwezigheid van deelnemers bij wie nog een strafzaak loopt een probleem. Naar hun idee ondermijnt dit de uitvoerbaarheid en effectiviteit van een EMG bij de betreffende cursusgroep. Op verschillende manieren kan worden geprobeerd deze ondermijnende invloed te pareren. Een optie is om deelnemers tegen wie nog een strafzaak loopt – in afwachting van de uitspraak van de rechter – niet naar de EMG te verwijzen. Dit druist dan wel in tegen een aantal principes van het vorderingenstelsel: de verwijzing naar de EMG staat onafhankelijk van het straftraject en is gebaseerd op een 'vermoeden' van ongeschiktheid of onvoldoende vaardigheid, en de effectiviteit van een educatieve maatregel is sterk gebaat bij een zo kort mogelijke periode tussen staandehouding en volgen van de cursus. Een andere optie is de trainers beter toe te rusten met vaardigheden, instructies en instrumenten (bijvoorbeeld verwijzing naar een helpdesk van het CBR) om deze deelnemers voldoende constructief aan de cursus mee te laten doen.

De cursusgroepen zijn soms onevenwichtig samengesteld

Een mix van de belangrijkste drie subgroepen (jonge beginnende bestuurders, zakelijke rijders en agressieve en boze rijders) blijkt over het algemeen goed te werken. Een onbalans moet echter worden voorkomen. Mogelijk kan bij de samenstelling van de cursusgroepen meer gebruik gemaakt worden van persoonsgebonden informatie over de aangemelde EMG-deelnemers.

Persoonlijke (soms fysieke) bedreiging door deelnemers van de trainers

Deelnemers stellen zich soms agressief op tegenover de trainers. Soms ook worden trainers persoonlijk (fysiek) bedreigd. Bedreiging door deelnemers tijdens de EMG kan in belangrijke mate worden voorkomen door met twee trainers te werken.

9.5.2 Uitvoerbaarheid en effectiviteit van het programma

Het protocol van het trainingsprogramma wordt teveel als een keurslijf ervaren
Als het programma volgens het protocol wordt uitgevoerd, worden zaken teveel herhaald. Dan wordt het programma traag en verliest het aan effectiviteit. De trainer moet het programma flexibel kunnen toepassen. Verschillende trainers hebben inmiddels een eigen invulling aan het programma gegeven: huidige

opdrachten zijn aangepast en nieuwe methodieken en opdrachten zijn toegevoegd. Het is belangrijk om deze aanpassingen van het programma systematisch te inventariseren en vervolgens eventueel als 'best practice' benaderingen aan alle trainers aan te bieden.

Cursusmateriaal en opdrachten zijn te talig

De informatie die tijdens de EMG wordt gegeven is erg talig. Deelnemers met een gebrekkige taalvaardigheid en deelnemers met beperkte cognitieve vermogens hebben daardoor moeite om sommige informatie te begrijpen en om sommige opdrachten uit te voeren. Het probleem van de taligheid kan voor een deel worden ondervangen door meer te werken met beeldmateriaal.

Er is te weinig aandacht voor de gevolgen van afwijkend rijgedrag

De in de cursus gebruikte materialen geven te weinig aanknopingspunten om de gevolgen van het afwijkende rijgedrag bespreekbaar te maken. Een mogelijkheid is om bij de gebruikte 'blik op de weg' filmpjes meer aandacht te besteden aan de gevolgen van de getoond overtreedingen: wat is bijvoorbeeld de reactie van de politie. Een ander mogelijkheid is om een video te introduceren, waarin (vergelijkbaar met de EMA) op subtiele wijze aandacht wordt besteed aan de gevolgen van verkeersongevallen die zijn veroorzaakt door risicovolle overtreedingen.

Er is te weinig aandacht voor terugvalpreventie

Evenals bij de EMA-deelnemersgroep is ook bij de EMG-deelnemersgroep het risico op terugval groot. Op de derde cursusdag zou meer aandacht moeten worden besteed aan terugvalpreventie.

9.5.3 *Uitvoerbaarheid en werkbaarheid voor de trainer*

Onvoldoende deskundigheid en onvoldoende trainerservaring

De EMG is een complexe training die veel van de trainer vraagt. Hij moet beschikken over veel deskundigheid en om sterk in de schoenen te staan moet hij over veel ervaring beschikken. Trainers moeten die deskundigheid en ervaring in de praktijk kunnen opbouwen. Om één en ander te faciliteren is het belangrijk dat beginnende trainers in de praktische uitvoering gecoacht worden. Een beginnende trainer zou zijn eerste EMG-cursussen altijd samen met een ervaren trainer moeten geven.

De EMG is niet uitvoerig in de praktijk getest: er moet nog veel geleerd worden

Het EMG-trainingsmodel is kleinschalig in de praktijk getest. Bij de invoering van de EMG was duidelijk dat er sprake zou moeten zijn van een groeimodel. Daarbij zou in de praktijk nog veel moeten worden geleerd en zouden de betrokken trainers ook een eigen inbreng kunnen hebben. Het is belangrijk de leerervaringen te bundelen en voor elke trainer beschikbaar te hebben. Tussentijdse bijscholing en intervisiebijeenkomsten zijn gewenst. Daarbij zou de nadruk moeten liggen op een uitwisseling van praktische ervaringen, zodat trainers nieuwe praktische handvatten krijgen aangereikt om verder met de EMG aan de slag te gaan.

Onvoldoende kennis over 'psychopathologie van de weggebruiker'

Bij de subgroep boze en agressieve rijders speelt psychiatrische problematiek nogal eens een rol. Trainers hebben vaak nog onvoldoende kennis van deze psychiatrische

problematiek: welke problemen komen frequent voor en hoe moet ik er als trainer op reageren? Wat kun je wel en niet doen als er sprake is van een bepaalde persoonlijkheidsstoornis? Hoe diagnosticeer ik autisme en hoe moet ik ermee omgaan? In deze kennisleemte zou kunnen worden voorzien door een module 'psychopathologie van de weggebruiker' samen te stellen.

Onvoldoende verkeersinhoudelijke en juridische kennis

De trainers geven aan dat er bij hen nog veel kennis ontbreekt. Daarbij gaat het zowel om kennis met betrekking tot inhoudelijke onderwerpen als om kennis over juridische afhandeling van EMG-waardige feiten en over beslissingsbevoegdheid van de politie. In de kennis over deze inhoudelijke onderwerpen zou kunnen worden voorzien door een kennis- c.q. vragenbank (bijvoorbeeld onder beheer van het CBR). Daarbij zou voor een interactieve opzet gekozen moeten worden: ook de trainers zelf zouden kennis die zij in de praktijk opdoen aan de kennisbank moeten kunnen toevoegen.

Uitvoering van EMG zwaar voor één trainer als nog weinig ervaring is opgebouwd

Hoewel sommige trainers aangeven dat de EMG in principe ook door één trainer kan worden uitgevoerd is het algemene beeld, dat uitvoering van de EMG door één trainer te zwaar is. Dit geldt met name in het begin als een trainer nog ervaring op moet doen met de uitvoering van de EMG. De EMG is een complexe training en de problematiek van een gemiddelde cursusgroep is zwaarder dan die van bijvoorbeeld een gemiddelde EMA-groep. Daarbij speelt ook de mogelijke (fysieke) bedreiging door cursisten een rol. Bovendien wint de EMG aan effectiviteit wanneer de cursus door twee trainers wordt gedraaid. De ene trainer kan zich meer op de inhoud concentreren, terwijl de ander vooral het proces in de gaten houdt.

10 Kenmerken van de deelnemers

Op basis van het vragenlijstonderzoek kunnen we een beter beeld schetsen van de deelnemersgroep. Een belangrijke vraag was welke doelgroepen worden bereikt via de afgesproken selectieprocedure. Ten tijde van de ontwikkeling van de EMG was hier maar beperkt zicht op. Wel moet hierbij een kanttekening worden geplaatst. Het hier geschetste beeld is afhankelijk van de deelnemers die in de onderzoeksperiode aan de EMG hebben deelgenomen. De verwijzing naar de EMG was vooralsnog beperkt tot snelheidsoverschrijdingen binnen de bebouwde kom en meerdere overtredingen binnen één rit. Snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom zijn buiten beschouwing gebleven. In de toekomst zijn ook deze overschrijdingen aanleiding om te verwijzen naar de EMG. Dit zal leiden tot grotere aantallen deelnemers en mogelijk tot kleine wijzigingen in kenmerken van de deelnemersgroep.

10.1 Achtergrondkenmerken van EMG-deelnemer op basis van vragenlijstonderzoek

Bijna allemaal mannen

Een overgrote meerderheid is man. Slechts 2% van de deelnemers is vrouw.

Leeftijd en rijbewijsbezit

Over het algemeen is de groep deelnemers een jonge groep. Van alle deelnemers is 70% niet ouder dan 30 en 15% is ouder dan 40. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers is 29.

Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers (CBS) dan is het duidelijk dat vooral jongere bestuurders naar de EMG worden verwezen. Afgezet tegen het landelijke beeld zijn bestuurders ouder dan 40 jaar sterk ondervertegenwoordigd. De leeftijdsklasse van 31 tot en met 40 jaar is representatief vertegenwoordigd.

Leeftijd (in %)	EMG	CBS
18-20	17	3
21-24	28	6
25-30	24	9
31-40	16	19
40+	15	64

Vergelijkbaar met de leeftijdsverdeling is de verdeling over het aantal jaar dat men in het bezit van een rijbewijs is. Gemiddeld zijn de deelnemers 10 jaar in het bezit van een rijbewijs. De meeste deelnemers (55%) hebben meer dan 5 jaar hun rijbewijs.

Aantal jaar rijbewijs	%
max 1 jaar	11
>1-3 jaar	20
>3-5 jaar	14
>5-10 jaar	24
>10-20 jaar	17
>20 jaar	15

Interviews: rijervaring

Een van de geïnterviewden heeft zijn rijbewijs al 32 jaar, de overige geïnterviewden hebben hun rijbewijs 3 tot 6 jaar. Ze maken allen het meest gebruik van hun eigen auto en zowel privé als voor het werk. Niet iedereen had zijn rijbewijs écht nodig, maar de meeste gaven aan niet zonder te kunnen. Vooral voor het werk was het voor een aantal geïnterviewden heel belangrijk. Één van hen was ten tijde van het interview bezig met de opleiding tot taxichauffeur. Allen gaven aan dat anderen geen problemen hebben om bij hen in de auto te stappen. Twee geïnterviewden geven aan zowel voor als na de EMG rustige rijders te zijn. Een geïnterviewde was een agressieve rijder voor de EMG, de overige geïnterviewde waren vlotte/stevige/sportieve doorrijders, zij gaven aan vooral doorstroming belangrijk te vinden. Na de EMG zijn zij over het algemeen rustiger gaan rijden.

Woonsituatie

Een groot deel (40%) van de deelnemers woont nog thuis en bijna een kwart is alleenstaand. De overige 37% van de deelnemers woont samen. Driekwart (74%) van de deelnemers heeft geen thuiswonende kinderen.

Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers over personen van 18 jaar en ouder (CBS) is het duidelijk dat zich onder de EMG deelnemers relatief veel thuiswonende personen bevinden.

Woonsituatie (in %)	EMG	CBS	Kinderen (in %)	EMG
samenwonend	37	72	wel kinderen	26
alleenwonend	23	20	geen kinderen	74
thuiswonend	40	7		

Iets minder hoog opgeleid en een betaalde baan op jonge leeftijd

Een groot deel (84%) van de deelnemers heeft een lager of middelbaar opleidingsniveau. Een groot deel (80%) van de deelnemers heeft werk.

Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers over het opleidingsniveau en de arbeidsparticipatie van mannen⁴ van 15 tot 65 jaar (CBS Statline) kunnen we concluderen dat zich onder de EMG deelnemers wat minder hoog opgeleiden bevinden en dat de arbeidsparticipatie wat hoger ligt. De relatief hoge arbeidsparticipatie gecombineerd met de oververtegenwoordiging van jonge EMG deelnemers, impliceert de aanwezigheid van een grote groep deelnemers die al op

⁴ We vergelijken dit alleen met cijfers van mannen omdat de EMG groep vrijwel uitsluitend uit mannelijke deelnemers bestaat.

jonge leeftijd een betaalde baan heeft. De groep deelnemers bestaat immers voor een groot deel uit jonge bestuurders (45% is jonger dan 25) en landelijke cijfers geven aan dat de arbeidsparticipatie voor 15⁵ -25 jarige mannen rond de 42% ligt. Voor 25 – 55 jarige mannen ligt dit rond de 90% en voor mannen in de leeftijd van 55 – 65 jaar ligt de arbeidsparticipatie landelijk op 61%.

Opleiding (in %)	EMG	CBS	Werk (in %)	EMG	CBS
laag	36	31	wel werk	80	76
midden	48	41	geen werk	20	24
hoog	16	28			

Mobiel

Het is een erg mobiele groep. De deelnemers gebruiken de auto over het algemeen graag en veelvuldig. Een groot deel (84%) maakt dagelijks gebruik van de auto en vindt autorijden plezierig (80%). Ruim tweederde (67%) rijdt in een eigen auto, 21% rijdt in een auto van de zaak en 12% in een geleende auto (van de ouders of vrienden).

Er worden veel kilometers gemaakt. Gemiddeld rijden de deelnemers 31.250 kilometer per jaar (landelijk is dat 13.800 kilometer per jaar). Van alle deelnemers rijdt 47% jaarlijks meer dan 25.000 kilometer. Landelijk is dit percentage 21%. Zo'n 20% van de EMG deelnemers rijdt jaarlijks zelfs meer dan 50.000 kilometer. Slechts 11% rijdt minder dan 10.000.

Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers dan is in de volgende tabel – ondanks de verschillende klassenindeling – goed te zien dan de veelrijders in de EMG oververtegenwoordigd zijn.

EMG deelnemers		Landelijke cijfers (basis NAP)	
Jaarkilometrage (x1000)	%	Jaarkilometrage (x1000)	%
< 10	11		
10 - 18	25	< 15	46
18 - 25	18	15 - 25	33
25 - 50	27	25 - 35	11
50 of meer	20	35 of meer	10

10.2 Verdeling over regio's

In onderstaande tabel wordt weergegeven in welke regio de cursisten hun EMG hebben gevolgd. Dit is bepaald aan de hand van de locatie van de instellingen die de EMG's hebben gegeven. De trainingen zijn redelijk geografisch verspreid over het land. De vijf steden nemen bijna de helft (47%) van de deelnemers voor hun rekening, een kwart van de deelnemers heeft de EMG gevolgd in Noord-Brabant, en nog eens ruim een kwart heeft de EMG in één van de perifere provincies gevolgd. Alleen de provincie Limburg is met 3% minder goed vertegenwoordigd.

⁵ We kunnen helaas geen vergelijking maken vanaf 18-jarige leeftijd

Regio	%
-------	---

Steden	47
- Amsterdam	17
- Rotterdam	9
- Den Haag	9
- Utrecht	5
- Arnhem	8
Noord-Brabant	25
Oost, Noord en Zuid	28
- Overijssel	12
- Noord-Holland	8
- Noord-Nederland	6
- Limburg	3

10.3 Betrokkenheid bij bekeuringen en ongevallen

Bekeuringsbetrokkenheid hoog

De betrokkenheid bij bekeuringen voor verkeersovertredingen is over het algemeen hoog. Gemiddeld hebben de deelnemers drie bekeuringen (exclusief parkeerbonnen) gehad in de afgelopen 12 maanden. Dit zijn vooral bekeuringen voor te hard rijden, maar ook voor rood licht, onder invloed e.d. Ruim een kwart van de deelnemers heeft meer dan 3 bekeuringen gekregen.

Wanneer we dit vergelijken met de landelijke cijfers uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) dan is in de onderstaande tabel goed te zien dat de EMG-groep veel vaker een bekeuring heeft dan de gemiddelde automobilist.

EMG deelnemers		Landelijk beeld (PROV)	
Aantal bekeuringen in 12 maanden	%	Aantal bekeuringen in 12 maanden	%
geen	10	geen	59
1 bekeuring	29	1 bekeuring	18
2-3 bekeuringen	34	2-3 bekeuringen	10
4 of meer bekeuringen	27	4 of meer bekeuringen	13

Ongevalsbetrokkenheid hoog

Over het geheel genomen is de betrokkenheid bij ongevallen hoog te noemen. Gemiddeld heeft zich per persoon 0,8 ongeval voorgedaan in de afgelopen drie jaar. Dit zijn overwegend ongevallen met alleen materiële schade (0,7) als gevolg. Ongevallen met een ernstige afloop hebben zich onder de deelnemers niet voorgedaan. De helft van de deelnemers heeft geen ongeval gerapporteerd, 30% van de deelnemers heeft betrokkenheid bij 1 verkeersongeval gemeld en 20% meldt betrokkenheid bij 2 of meer ongevallen.

Wanneer we dit vergelijken met de cijfers uit landelijk onderzoek (PROV cijfers, geëxtrapoleerd naar 3 jaar) dan is in de volgende tabel goed te zien dat de groep EMG deelnemers ook veel vaker bij ongevallen betrokken is dan de gemiddelde automobilist.

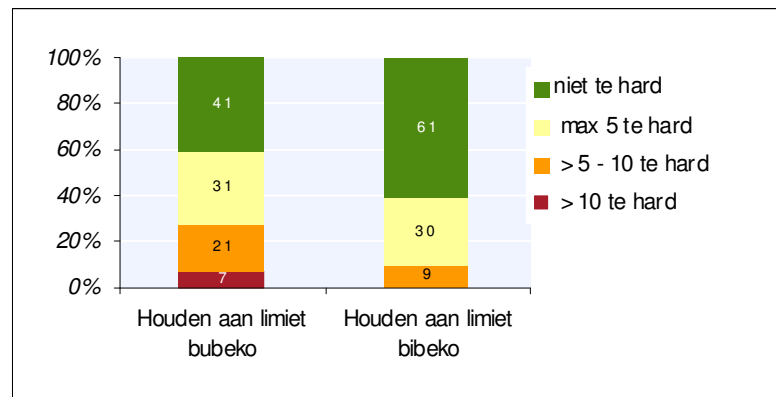
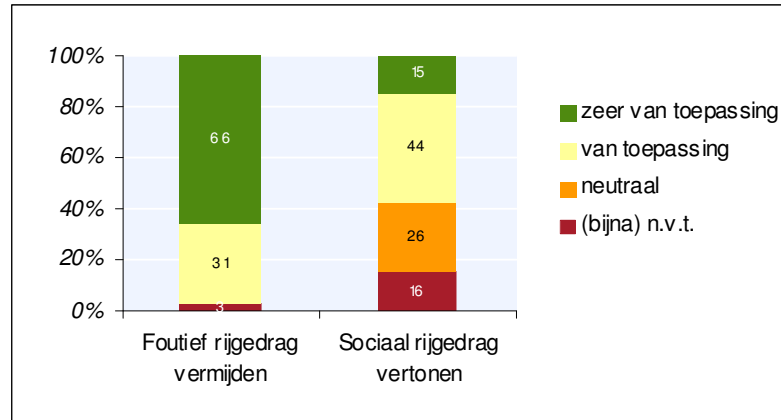
EMG deelnemers		Landelijk beeld (PROV)	
Aantal ongevallen in afgelopen 3 jaar	%	Aantal ongevallen in afgelopen 3 jaar	%
geen ongeval	50	geen ongeval	81
1 ongeval	30	1 ongeval	17
2 of meer	20	2 of meer	2

10.4 Zelfgerapporteerd rijgedrag

In de vragenlijst zijn veel vragen voorgelegd aan de deelnemers met als doel te achterhalen hoe men zich in het verkeer doorgaans gedraagt. Op basis van de antwoordpatronen zijn de volgende factoren naar voren gekomen:

- *Foutief rijgedrag vermijden*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt weinig tot geen ergissingen, fouten of offensief rijgedrag te vertonen;
- *Sociaal rijgedrag vertonen*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt vaak sociaal rijgedrag te vertonen;
- *Houden aan limiet buiten de bebouwde kom*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt zich buiten de bebouwde kom over het algemeen goed aan de geldende snelheidslimieten te houden;
- *Houden aan limiet binnen de bebouwde kom*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt zich binnen de bebouwde kom over het algemeen goed aan de geldende snelheidslimieten te houden.

In de volgende figuren wordt de verdeling over de scores (gebaseerd op de voormeting) op deze factoren weergegeven.



De resultaten uit het onderzoek maken duidelijk dat vooral te hard rijden een belangrijk thema is voor de deelnemers. Een kleine 60% van de deelnemers rapporteert een structurele overschrijding van de geldende snelheidslimiet op wegen buiten de bebouwde kom. Op wegen binnen de kom geldt dit voor een kleine 40% van de deelnemers. De mate waarin de snelheid wordt overschreden ligt binnen de kom wel lager dan buiten de kom.

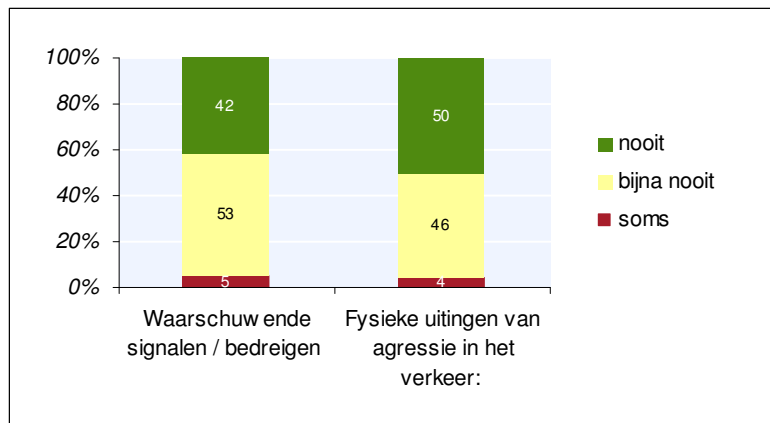
Het maken van vergissingen en fouten tijdens het rijden, of het vertonen van offensief rijgedrag, wordt maar heel weinig gerapporteerd. Vrijwel alle deelnemers (97%) geven aan dat zij dit rijgedrag niet of nauwelijks vertonen. Het beeld is wat genuanceerder bij sociaal rijgedrag. Sociaal rijgedrag wordt minder vertoond door de deelnemers. Het aantal deelnemers dat aangeeft sociaal rijgedrag te vertonen, is bijna 60%. Een kwart van de deelnemers vertoont weinig sociaal rijgedrag en bij 15% van de deelnemers is er helemaal geen sprake van dit type rijgedrag.

10.5 Agressief gedrag in het verkeer

Om na te gaan welke ervaring men heeft met agressief gedrag in het verkeer, is in de vragenlijst een aantal vragen over verschillende uitingen van agressie voorgelegd aan de deelnemers. Op basis van de antwoordpatronen komen de volgende twee factoren naar voren:

- *Waarschuwendende signalen / bedreigen*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist het geven van signalen (toeteren, gebaren, lichtsignalen e.d.) niet of nauwelijks meemaakt in het verkeer, noch geuit door hemzelf noch door anderen;
- *Fysieke uitingen van agressie in het verkeer:*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist geen fysieke agressie in het verkeer heeft meegemaakt, noch geuit door hemzelf noch door anderen.

In de volgende figuur wordt de verdeling over de scores (gebaseerd op de voormeting) op deze factoren weergegeven.



De figuur maakt duidelijk dat verreweg de meeste deelnemers (95%) aangeven niet of nauwelijks ervaring te hebben met als agressief te betitelen gedrag in het verkeer. Een klein aantal deelnemers (5%) heeft wel ervaring met agressief gedrag in het verkeer, variërend van lichtsignalen tot en met fysieke uitingen.

Interviews: aanleiding van de aanhouding

Een geïnterviewde werd aangehouden voor herhaaldelijke overtredingen tijdens één rit, zoals niet handsfree bellen, richtingaanwijzer niet aan, bocht afsnijden, etc. De andere geïnterviewden reden allen 50km of meer te hard en één reed erbij door rood licht. Haast was een veelgenoemde reden voor de te hoge snelheid. Verder had één geïnterviewde net ruzie gehad en was geëmotioneerd, hij reed op een lege weg en trapte het gas in. Een ander was verzeild in een discussie met zijn rijder en had niet door dat hij zo hard reed. Een derde gaf aan het te wijten aan 'jeugdige speelsheid'.

Laat ik het houden op jeugdige speelsheid. Er zat een maat naast me. Normaal doe ik het nooit, en het erge was ook nog dat het de auto van mijn schoonvader was. Die was er verder niet echt boos over. Het was gewoon een domme actie. Toen werkte ik ook nog in de autoverhuur dus een rijbewijs was nodig voor mijn werk.

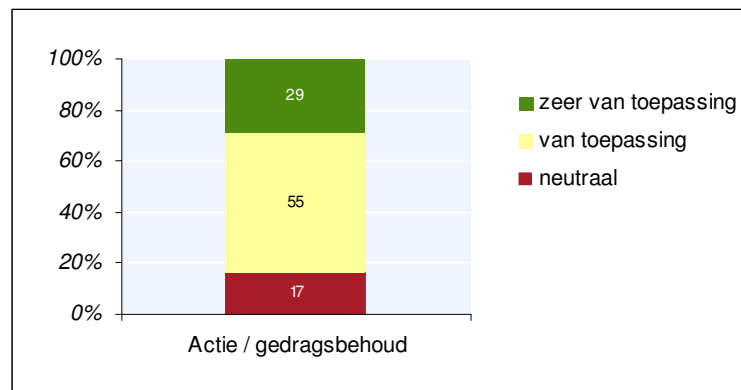
10.6 Gedragsintentie

In de vragenlijst is een aantal vragen voorgelegd aan de deelnemers met als doel te achterhalen hoe het gesteld is met hun intentie en vastberadenheid om zich voortaan de regels te houden. Op basis van de antwoordpatronen is de volgende factor naar voren gekomen:

- *Actie / gedragsbehoud*

Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt al enige tijd daadwerkelijk zich aan de verkeersregels te houden en dit met succes weet vol te houden.

In onderstaande figuur wordt de verdeling over de scores (gebaseerd op de voormeting) op deze factor weergegeven.



Vrijwel alle deelnemers lijken bij de voormeting naar eigen zeggen al in de fase van actie- gedragsbehoud te zitten. Geen enkele deelnemer scoort negatief op deze factor. Het grootste deel van de deelnemers geeft aan dat men het rijgedrag al aangepast heeft en het volste vertrouwen heeft dat men dit ook gaat volhouden. Een klein deel (17%) toont wat meer twijfel en is minder stellig in deze overtuiging. Deze groep heeft misschien wel de intentie, maar overweegt nog en ziet ook in dat er een kans op terugval bestaat.

10.7 Uitkomstverwachtingen

In de vragenlijst zijn veel vragen voorgelegd aan de deelnemers met als doel te achterhalen welke houding men heeft naar overtredend rijgedrag en welke verwachte gevolgen daar een rol in spelen. Op basis van de antwoordpatronen zijn de volgende factoren naar voren gekomen:

- *Perceptie van risico's*

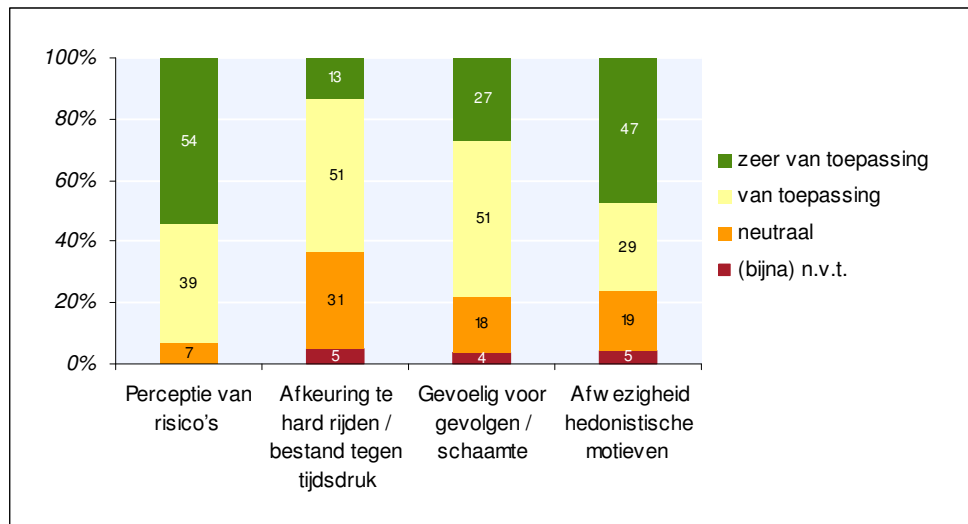
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist verschillende overtredende verkeersgedragingen als risicovol beoordeelt;

- *Afkeuring te hard rijden / bestand tegen tijdsdruk*

Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist een afkeurende houding heeft naar te hard rijden, eventuele tijdswinst niet als voordeel ziet van overtredend rijgedrag en zich ook niet laat beïnvloeden door tijdsdruk.

- *Gevoelig voor gevolgen / schaamte*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist gemotiveerd is vanwege de mogelijke negatieve financiële, sociale en juridische gevolgen van overtredend rijgedrag (sancties, verlies rijbewijs, veroorzaken ongeval, schuld en schaamtegevoel);
- *Afwezigheid hedonistische motieven*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist weinig tot geen hedonistische motieven - zoals plezier, sensatie, ontladen of imponeren - voor overtredend rijgedrag zegt te hebben.

In de onderstaande figuur wordt de verdeling over de scores (gebaseerd op de voormeting) op deze factoren weergegeven.



Perceptie van risico's

De resultaten maken duidelijk dat de meeste deelnemers (93%) over het algemeen gepresenteerde overtredende rijgedragingen als risicovol beoordelen. Er lijkt derhalve geen sprake te zijn van een geringe perceptie van risico's.

Afkeuring te hard rijden / bestand tegen tijdsdruk

Opvallend is de achterblijvende afkeuring van te hard rijden. Ongeveer tweederde van de deelnemers geeft aan te hard rijden af te keuren, ziet eventuele tijdwinst niet als voordeel en zegt zich ook niet te laten beïnvloeden door tijdsdruk. Bijna één derde (31%) van de deelnemers neemt hier een neutrale positie in en staat derhalve ambivalent tegenover te hard rijden en de rol die tijdsdruk speelt. Een klein aantal deelnemers (5%) staat uitgesproken positief tegenover te hard rijden.

Gevoelig voor negatieve gevolgen / schaamte

Als het gaat om de mogelijke negatieve gevolgen van overtredend rijgedrag, geeft ruim driekwart van de deelnemers (78%) aan hier gevoelig voor te zijn en zich er door te laten leiden. Een klein aantal deelnemers (4%) geeft aan hier niet gevoelig voor te zijn. Bij negatieve gevolgen kan worden gedacht aan de mogelijke negatieve financiële, sociale en juridische gevolgen van overtredend rijgedrag (sancties, verlies rijbewijs, veroorzaken ongeval, schuld en schaamtegevoel).

Weinig belonende gevolgen ervaren

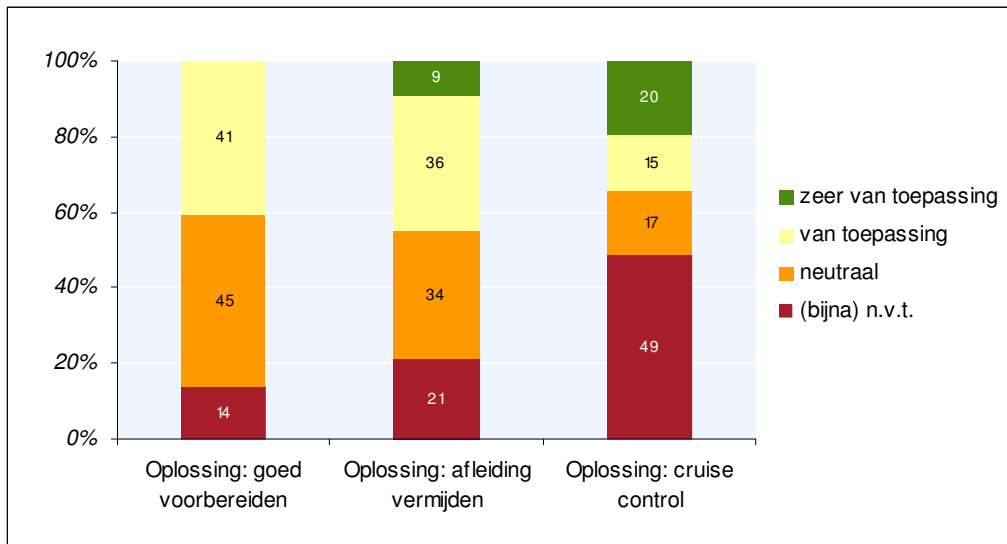
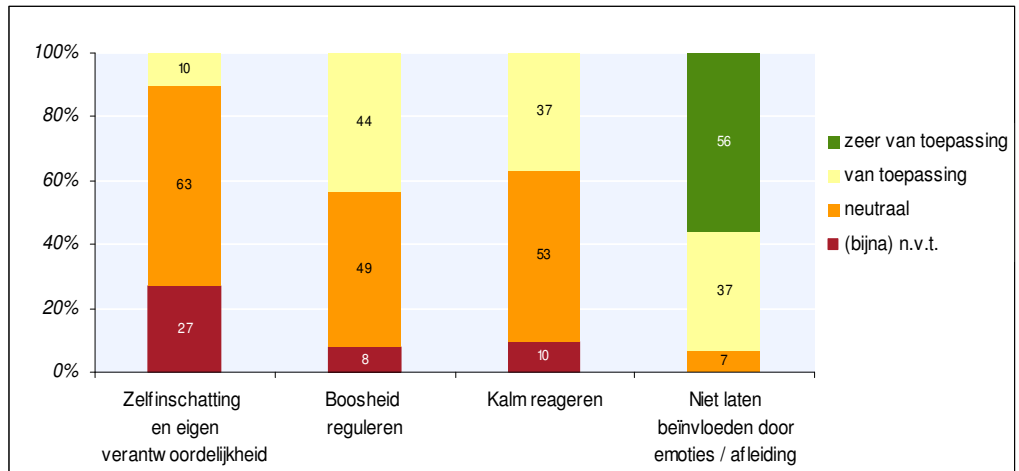
Als het gaat om positieve gevolgen, geeft ruim driekwart (76%) van de deelnemers aan geen positieve gevoelens te ervaren bij overtredende rijgedragingen. Weer is het een klein aantal deelnemers (5%) dat aangeeft juist wel positieve, belonende gevolgen te ervaren bij overtredend rijgedrag. Voor hen is dit een belangrijke bron van motivatie voor dit gedrag. Het betreft dan motieven zoals plezier, sensatie, ontlasting van spanning of imponeren.

10.8 Eigen effectiviteit en oplossingen

In de vragenlijst zijn veel vragen voorgelegd aan de deelnemers met als doel te achterhalen in welke mate men zich verantwoordelijk voelt voor het overtredende rijgedrag en men in staat is tot zelfregulatie en het toepassen van oplossingen. Op basis van de antwoordpatronen zijn de volgende factoren naar voren gekomen:

- *Zelfinschatting en eigen verantwoordelijkheid*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist een reële inschatting maakt van zijn bekwaamheid en zich verantwoordelijk voelt voor het eigen overtredende rijgedrag;
- *Boosheid reguleren*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat overtredend of foutief rijgedrag van anderen weinig of geen boosheid oproept bij de cursist;
- *Kalm reageren*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist kalm en ontwikkend gedrag vertoont op overtredingen of foutief rijgedrag van anderen;
- *Niet laten beïnvloeden door emoties / afleiding*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zijn rijgedrag niet of nauwelijks negatief laat beïnvloeden door emoties, frustratie, verveling of afleiding;
- *Oplossing: goed voorbereiden*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt doorgaans goed voorbereid, uitgerust en ontspannen probeert te rijden;
- *Oplossing: afleiding vermijden*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt doorgaans geconcentreerd en zonder veel afleiding probeert te rijden;
- *Oplossing: cruise control*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist zegt doorgaans gebruik te maken van en baat heeft bij een cruise control.

In de volgende figuren wordt de verdeling over de scores (gebaseerd op de voormeting) op deze factoren weergegeven.



Zelfinschatting en eigen verantwoordelijkheid

De inschatting van de eigen bekwaamheid en verantwoordelijkheid is een belangrijk thema voor de deelnemers. Ruim een kwart (27%) geeft aan niet of nauwelijks eigen verantwoordelijkheid te nemen voor het overtredende rijgedrag. Overtredingen zijn het gevolg van de situatie of van het gedrag van anderen. Bovendien schat men de eigen rijbekwaamheid hoog in zodat overtredingen geoorloofd zijn. Slechts 10% van de deelnemers staat meer bescheiden tegenover de eigen rijvaardigheid en acht zichzelf in belangrijke mate verantwoordelijk voor het overtredende rijgedrag. De grootste groep deelnemers (63%) staat ambivalent tegenover de rol van eigen verantwoordelijkheid en bekwaamheid.

Boosheid en emoties

Voor een kleine groep deelnemers (8 – 10%) speelt moeite hebben met het reguleren van boosheid en het reageren op het gedrag van anderen een grote rol. Voor ongeveer de helft van de deelnemers is het een niet erg belangrijk thema, maar speelt het wel in enige mate. Het is voor de overige deelnemers helemaal

geen issue. Bij hen speelt boosheid geen rol en reageert men eigenlijk altijd heel kalm op fouten of overtredingen van anderen. Overigens geven verreweg de meeste deelnemers (93%) aan dat hun rijgedrag niet of nauwelijks negatief wordt beïnvloed door emoties, frustratie, verveling of afleiding. Dus men wordt misschien wel eens boos of raakt gefrustreerd, maar naar eigen zeggen heeft dit geen gevolgen voor hun rijgedrag.

Oplossingen

Oplossingen om overtredend rijgedrag te voorkomen zijn volgens de deelnemers vooral geconcentreerd en zonder veel afleiding proberen te rijden (45%) en goed voorbereid, uitgerust en ontspannen proberen te rijden (41%). Ruim een derde (35%) zegt doorgaans gebruik te maken van en baat te hebben bij een cruise control. Voor de helft van de deelnemers is dit echter geen optie, waarschijnlijk omdat ze geen cruise control in de auto hebben.

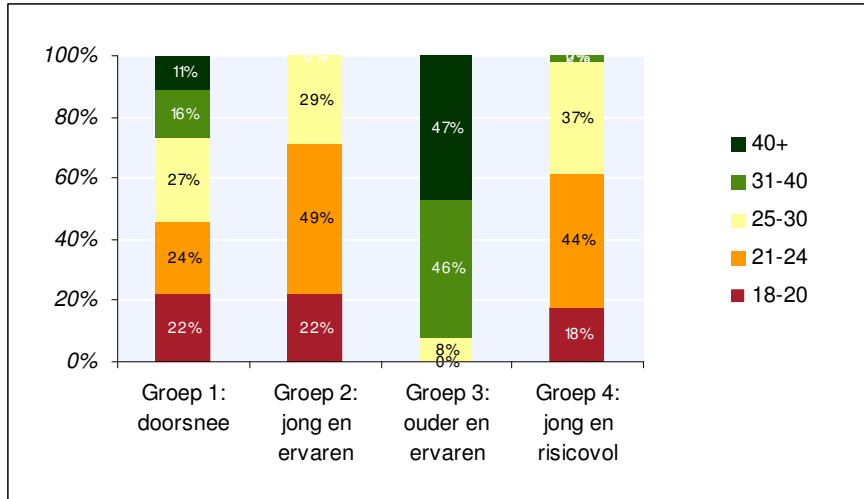
10.9 Subgroepen binnen de deelnemersgroep

Om op het spoor te komen van subgroepen binnen de groep deelnemers is een clusteranalyse uitgevoerd op basis van de variabelen leeftijd, jaarkilometrage, totaal aantal bekeuringen (exclusief parkeerbonnen) en het aantal ongevallen. Uit deze clusteranalyse zijn vier duidelijke groepen naar voren gekomen:

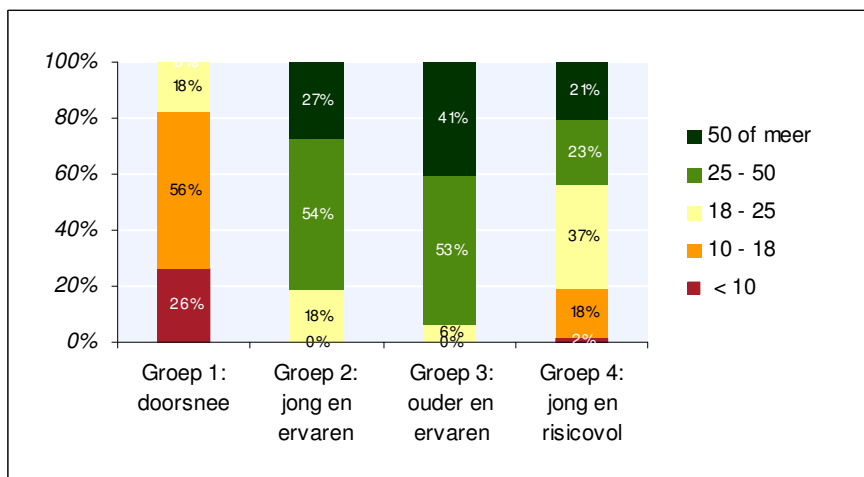
1. *Groep 1: de doorsnee deelnemer (41%)*
Kenmerkend voor deze subgroep is een relatief laag jaarkilometrage (t/m 18000) en weinig bekeuringen. De groep is evenwichtig verdeeld over de leeftijden.
2. *Groep 2: jong en ervaren (27%)*
Deze subgroep kenmerkt zich door een jonge leeftijd (18-30) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25000 of meer). De groep heeft een gemiddeld aantal bekeuringen.
3. *Groep 3: ouder en ervaren (19%)*
Kenmerkend voor deze groep is een wat oudere leeftijd (31 en ouder) gecombineerd met een hoog jaarkilometrage (25000 of meer).
4. *Groep 4: jong en risicovol (13%)*
Deze subgroep valt op door de jonge leeftijd en een hoog jaarkilometrage, maar dit keer gecombineerd met een hoge ongevalsbetrokkenheid en een flink aantal bekeuringen.

In de volgende figuren worden de kenmerken van de subgroepen weergegeven.

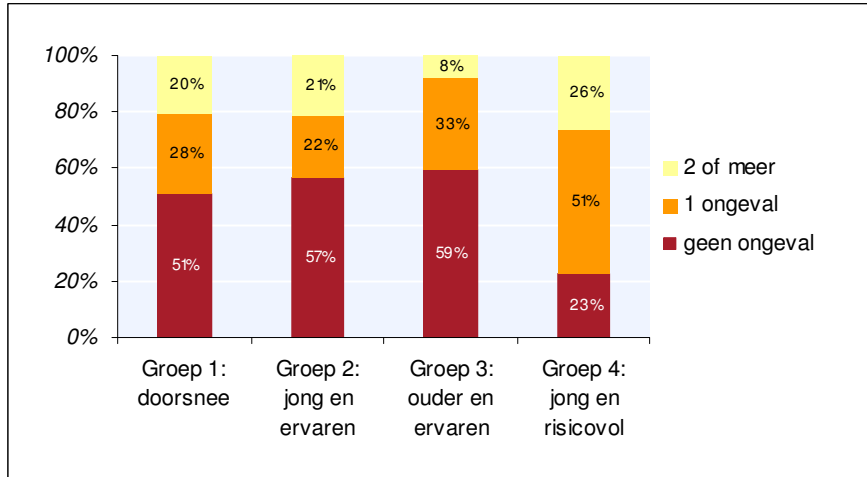
Relatie tussen de subgroep en de verdeling over leeftijdscategorieën



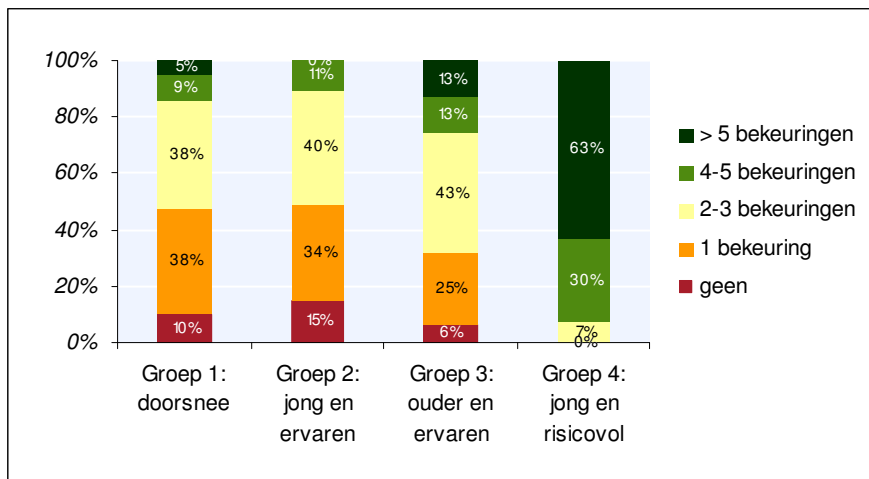
Relatie tussen de subgroep en het jaarkilometrage (x 1000)



Relatie tussen de subgroep en het aantal ongevallen



Relatie tussen de subgroep en het aantal bekeuringen

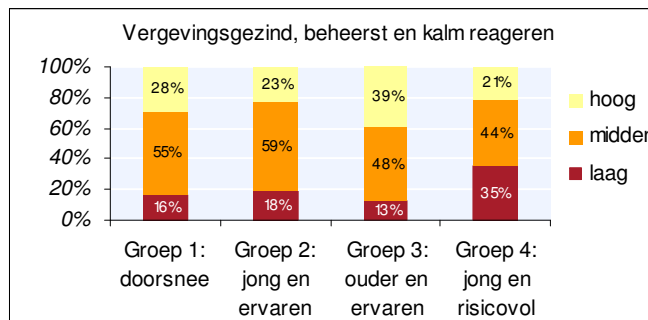
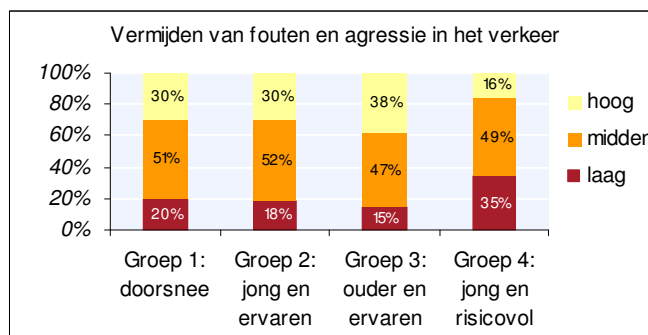
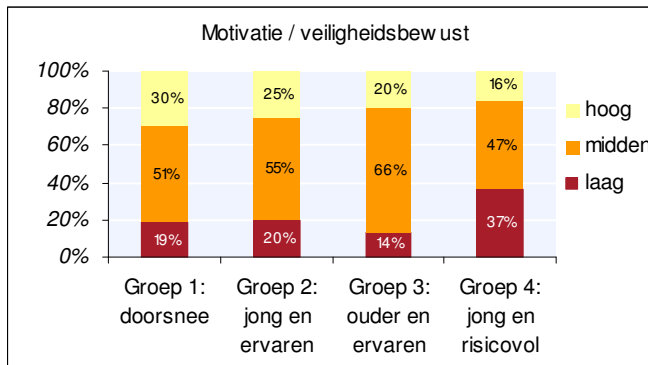


10.10 Scores subgroepen verschillend op gedragsindicatoren

Ook is nagegaan of de subgroepen verschillend scoren op de factoren die worden onderscheiden. Daartoe zijn de verschillende factoren gecombineerd (op basis van factoranalyse) tot drie indexen of indicatoren voor overtredend rijgedrag.

- *Motivatie / veiligheidsbewust*
Een hoge score op deze index geeft aan dat de cursist sterk bewust is van het probleem van overtredend rijgedrag - met name te hard rijden - en gemotiveerd is zich aan de regels te houden;
- *Vermijden van fouten en agressie in het verkeer*
Een hoge score op deze index geeft aan dat de cursist aangeeft weinig tot geen vergissingen, fouten of offensief rijgedrag te vertonen;
- *Vergevingsgezind, beheerst en kalm reageren*
Een hoge score op deze index geeft aan dat de cursist zich doorgaans vergevingsgezind, beheerst en kalm opstelt in het verkeer.

In de onderstaande figuren wordt voor elke subgroep de verdeling van de scores (gebaseerd op de voormeting) op deze indexen weergegeven.



Opvallend is dat subgroep 1 en 2 erg op elkaar lijken en overeenkomstig op de indexen scoren. Voor beide groepen geldt dat tussen de 25 – 30% van de deelnemers positief scoort op de indexen en een kleine 20% negatief scoort op de indexen.

De oudere en ervaren groep scoort wat positiever op de indexen. Dit geldt met name voor de gedragsindexen. Van deze groep scoort bijna 40% positief op het vermijden van fouten en op vergevingsgezind en kalm reageren. Niet meer dan 15% van de deelnemers in deze subgroep scoort negatief op de indexen.

De groep die in negatieve zin het meest opvalt is groep 4 – de jonge en risicovolle automobilist. Op alle drie indexen scoort een relatief groot deel (35-37%) van de deelnemers negatief. Voor deze groep geldt dat tussen de 15 – 20% van de deelnemers positief scoort op de indexen.

10.11 Vragenlijstonderzoek EMG: samenvatting problematiek deelnemers

Vooral te hard rijden is een belangrijk thema voor de deelnemers. Een kleine 60% van de deelnemers rapporteert een structurele overschrijding van de geldende snelheidslimiet op wegen buiten de bebouwde kom. Op wegen binnen de bebouwde kom geldt dit voor een kleine 40% van de deelnemers. Erg opvallend is de achterblijvende afkeuring van te hard rijden. Een groot deel (31%) van de deelnemers staat ambivalent tegenover te hard rijden en de rol die tijdsdruk speelt. De inschatting van de eigen bekwaamheid en verantwoordelijkheid is een belangrijk thema voor de deelnemers. Maar een klein deel (10%) staat bescheiden tegenover de eigen rijvaardigheid en acht zichzelf in belangrijke mate verantwoordelijk voor het overtredende rijgedrag. Een groot deel van de deelnemers staat ambivalent of negatief tegenover de rol van eigen verantwoordelijkheid. Overtredingen zijn het gevolg van de situatie of van het gedrag van anderen. Bovendien schat men de eigen rijbekwaamheid hoog in.

Een geringe risicoperceptie lijkt bij de deelnemers geen grote rol te spelen. Ook als het gaat om de mogelijke negatieve gevolgen van overtredend rijgedrag, geeft ruim driekwart van de deelnemers (78%) aan hier gevoelig voor te zijn en zich er door te laten leiden.

Positieve, belonende gevoelens bij overtredende rijgedragingen spelen geen belangrijke rol bij de deelnemers. Ook boosheid, emoties, frustratie, verveling of afleiding lijken geen grote rol te spelen bij de deelnemers. Foutief en offensief rijgedrag wordt maar heel weinig gerapporteerd. Ook geeft maar een erg klein aantal deelnemer (5%) aan ervaring te hebben met zelf uitgevoerd of ondervonden agressief gedrag in het verkeer, variërend van lichtsignalen tot en met fysieke uitingen. Daar tegenover staat dat sociaal rijgedrag ook niet erg veel wordt vertoond door de deelnemers. Ongeveer 40% scoort laag op sociaal rijgedrag. Afgaand op de zelfrapportage van de deelnemers heeft vrijwel iedereen de intentie dergelijke (EMG waardige) overtredingen niet meer te maken. Het grootste deel van de deelnemers geeft aan dat men het rijgedrag al aangepast heeft en het volste vertrouwen heeft dat men dit ook gaat volhouden. De trainers zijn iets genuanceerder, maar ook dan ontstaat er een positief beeld. Tijdens het voorgesprek is volgens de trainers ruim een kwart van de deelnemers (27%) al in een gevorderd stadium van gedragsverandering. En slechts een klein deel (12%) is helemaal niet bezig met verandering.

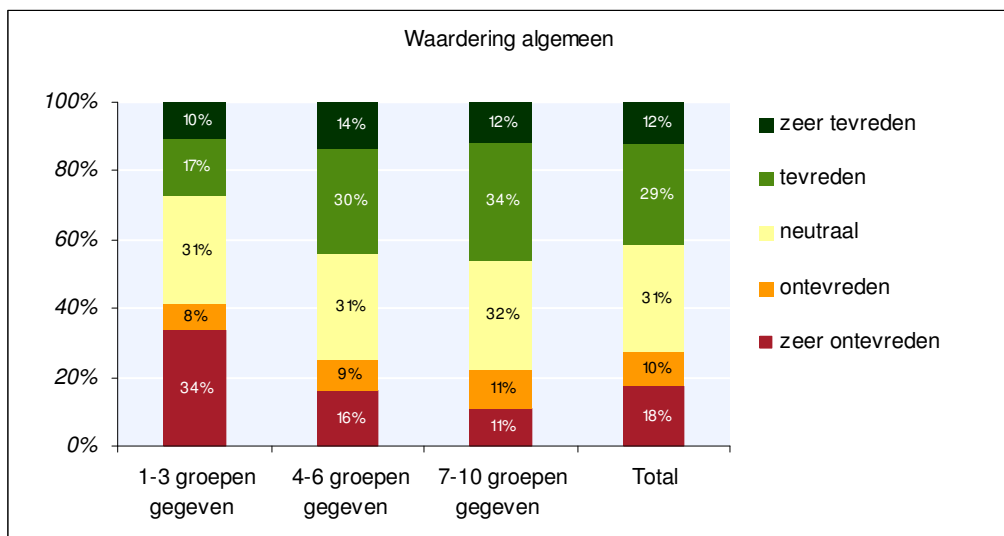
11 Wat zijn de ervaringen met de EMG?

11.1 Wat zeggen de deelnemers ervan?

In de tweede vragenlijst is gevraagd naar de mening van de deelnemers over verschillende aspecten van de EMG. Er is gevraagd naar een algemene waardering, maar ook naar het belang en de effectiviteit van de EMG als geheel en van de verschillende cursusonderdelen. Tenslotte is ook de trainer aan bod gekomen in de evaluatievragenlijst.

11.1.1 Hoe waarden de deelnemers de cursus en de groep?

Aan de deelnemers is gevraagd om een algemene waardering voor de EMG cursus te geven. In de volgende figuur wordt de verdeling van de scores op waardering weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt naar het ervaringsniveau van de trainer op het moment dat de betreffende cursist de EMG volgde. We onderscheiden drie ervaringsniveaus: 1-3, 4-6 of 7-10 EMG groepen gegeven. De laatste kolom geeft het totaal aan over alle ervaringsniveaus.

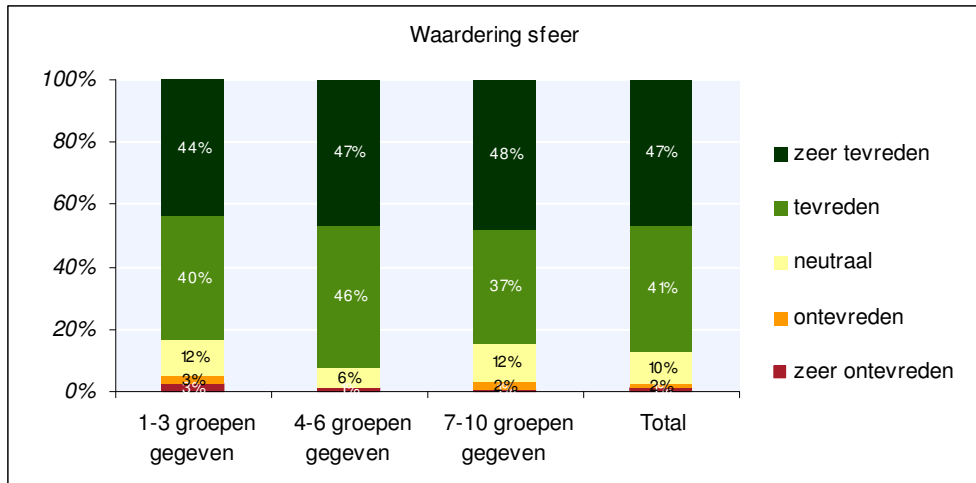


De algemene waardering voor de EMG laat een redelijk verdeeld beeld zien. Ruim 40% van de deelnemers geeft een positieve waardering voor de EMG. Ruim een kwart (28%) geeft een negatieve beoordeling. De overige deelnemers (31%) houden het in het midden.

Als we onderscheid maken naar ervaringsniveau van de trainer dan zien we dat dit een duidelijk positieve invloed heeft op de algemene waardering voor de EMG cursus. De waardering is het hoogst bij de deelnemers die de cursus van de meest ervaren trainers hebben gehad. Ruim driekwart (78%) van deze deelnemers waardeert de cursus neutraal tot positief. Bij de deelnemers die de cursus van de minst ervaren trainer hebben gehad, ligt dit percentage 20 procentpunten lager

(58% is neutraal tot positief). Ervaring leidt duidelijk tot een betere uitvoering van de cursus die kan rekenen op meer waardering door de deelnemers.

Aan de deelnemers is ook gevraagd om een waardering te geven voor de sfeer tijdens de cursus. In de volgende figuur wordt de verdeling van de scores op sfeer weergegeven. Daarbij is weer onderscheid gemaakt naar het ervaringsniveau van de trainer. De laatste kolom geeft het totaal aan over alle ervaringsniveaus.



De waardering voor de sfeer is erg hoog. Een ruime meerderheid (88%) vond dat er een goede sfeer was tijdens de cursus. Heel weinig deelnemers (2-3%) hebben de sfeer als negatief ervaren. Verder valt op dat het ervaringsniveau van de trainer geen duidelijke invloed heeft op de sfeer binnen de cursusgroepen.

Interviews: positieve houding

De helft van de geïnterviewden is positief en open de cursus in gegaan. Ze waren bereid om wat van hun fouten te leren. Een geïnterviewde vond het "zwaar overdreven" dat hij de EMG moest doen, hij dacht dat de politie in zijn eer was aangetast en hem daarom de EMG heeft opgelegd. En ander is niet positief aan de EMG begonnen omdat de brief die hij ontving zeer onvriendelijk was, met dreigementen, het was alsof hij "één of andere zware crimineel" was. De andere mensen in de groepen waarin ze zaten varieerden sterk van positief tot negatief. Sommigen wilden er absoluut niks van weten, maar draaiden gedurende de cursus wel bij en sommigen bleven afwijzend. De groepen werden door alle deelnemers als gezellig ervaren en ook over de trainers waren ze positief. Die traden niet als schoolmeester op maar waren eigenlijk wel "relaxed". Een geïnterviewde vertelde dat het hem ontzettend was meegevallen. Een van de geïnterviewden had het idee dat de politie 'tegen' hem was en hem regelmatig aanhoudt om die reden.

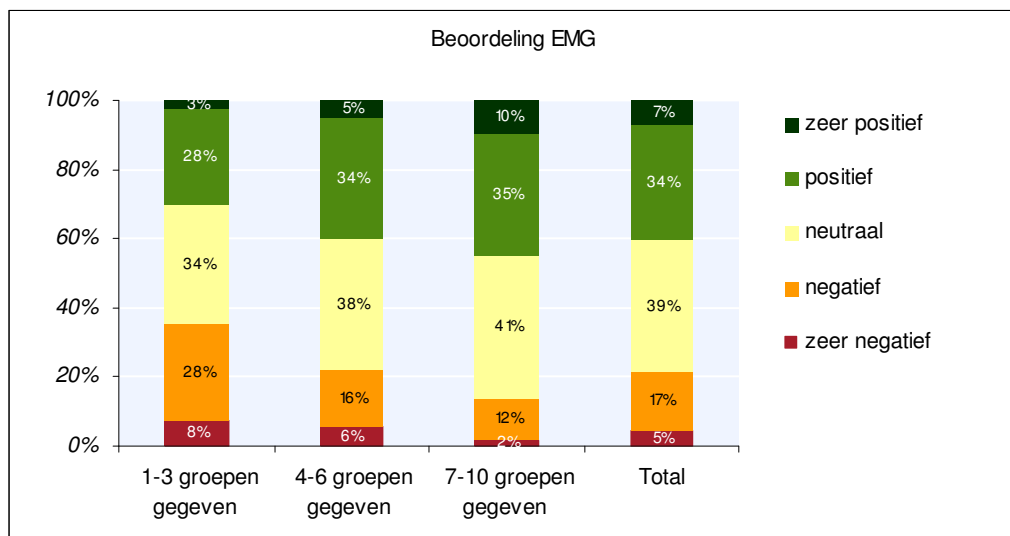
11.1.2 Hoe worden de cursus en de trainer beoordeeld door de deelnemers?

In de vragenlijst is een aantal vragen voorgelegd om te achterhalen of de deelnemers de cursus zinvol hebben gevonden voor zichzelf. Ook is een aantal vragen voorgelegd over de werkwijze en houding van de trainer. Op basis van de antwoordpatronen zijn de volgende factoren naar voren gekomen:

- *Beoordeling EMG door deelnemer*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist de EMG cursus positief beoordeelt en als effectief ervaren heeft;
- *Beoordeling trainer door deelnemer*
Een hoge score op deze schaal geeft aan dat de cursist de EMG trainer positief beoordeelt en als stimulerend, vriendelijk en toegankelijk ervaren heeft.

Beoordeling cursus

In de volgende figuur worden de resultaten op beoordeling van de cursus weergegeven. Daarbij is weer onderscheid gemaakt naar het ervaringsniveau van de trainer.



De beoordeling van de cursus laat – evenals de algemene waardering – een verdeeld beeld zien. Ongeveer 40% van de deelnemers geeft een positief oordeel over de cursus. Zij geven daarmee aan dat zij baat hebben gehad bij de cursus en dat zij deelname als zinvol hebben ervaren. Nog eens bijna tweevijfde (39%) geeft een neutraal oordeel over de cursus en de overige deelnemers (ongeveer 20%) geven aan geen baat bij de cursus te hebben gehad of het zelfs als verspilling van hun tijd te zien.

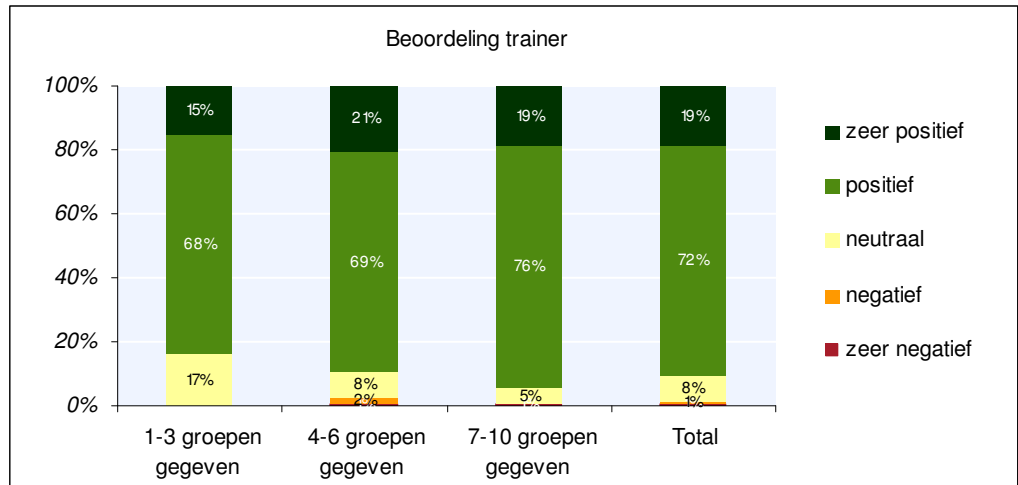
Ook hier zien we dat het ervaringsniveau van de trainer een duidelijk positieve invloed heeft. De beoordeling is het meest positief bij de deelnemers die de cursus van de meest ervaren trainers hebben gehad. Een ruime meerderheid (86%) van deze deelnemers waardeert de cursus neutraal tot positief.

Bij de deelnemers die de cursus van trainers met nog maar weinig ervaring hebben gehad, ligt dit percentage 22 procentpunten lager (64% is neutraal tot positief).

Ervaring leidt duidelijk tot een betere uitvoering van de cursus die kan rekenen op een betere beoordeling van de deelnemers.

Beoordeling trainers

In de volgende figuur worden de resultaten op beoordeling van de trainer gegeven.



De trainers krijgen van de deelnemers een positieve beoordeling. Een ruime meerderheid (91%) geeft de trainer een positieve tot zeer positieve beoordeling. Een enkele deelnemer (1-2%) geeft een negatieve beoordeling. Evenals bij de waardering voor de sfeer, valt hier ook op dat het ervaringsniveau van de trainer geen sterke invloed heeft op het oordeel van de deelnemers over hun trainer.

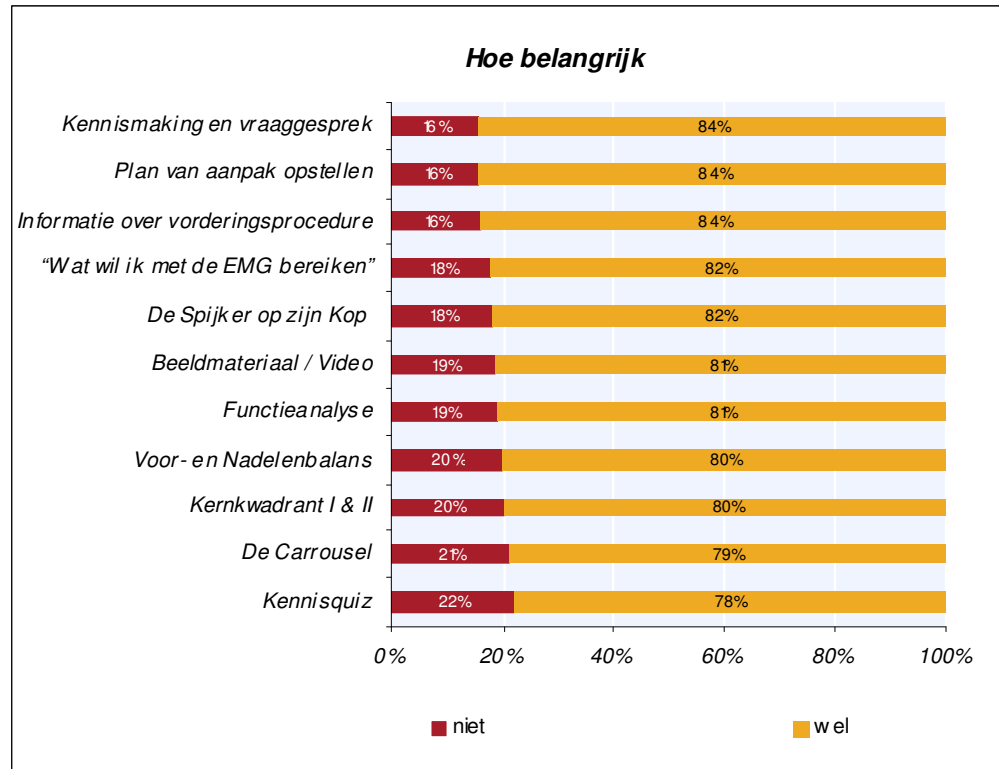
Interviews: de cursus

Het feit dat de agent die de aanhouding verricht, kan bepalen of de aangehouden persoon naar de EMG moet of niet. Dit laatste wordt als erg subjectief ervaren, de geïnterviewden vonden dit niet goed. Ook over de criteria voor deelname aan de EMG was men het soms niet eens. Een paar geïnterviewden gaven aan dat zij soms zwaardere verkeersovertredingen zagen waar geen EMG als straf werd opgelegd. Soms zaten er mensen bij de EMG die slechts eenmaal een overtreding hadden begaan en er direct heen moesten. Voor mensen die in herhaling vallen zou de EMG erg nuttig zijn. De meesten vinden het wel goed dat de EMG er is.

Ik vind het wel zinvol dat de EMG er is. Als het in de toekomst 1 verkeersdode scheelt heeft het al nut gehad.

11.1.3 Wat vinden de deelnemers van de cursusonderdelen?

Aan de deelnemers is gevraagd om voor elk cursusonderdeel aan te geven hoe belangrijk ze het betreffende onderdeel vonden. De resultaten worden in de volgende figuur vermeld.



De verschillende onderdelen worden allemaal wel belangrijk gevonden door een ruime meerderheid van de deelnemers (78-84%). Er zijn wel kleine verschillen tussen de onderdelen, maar er is geen sprake van een onderdeel dat er erg negatief uitspringt.

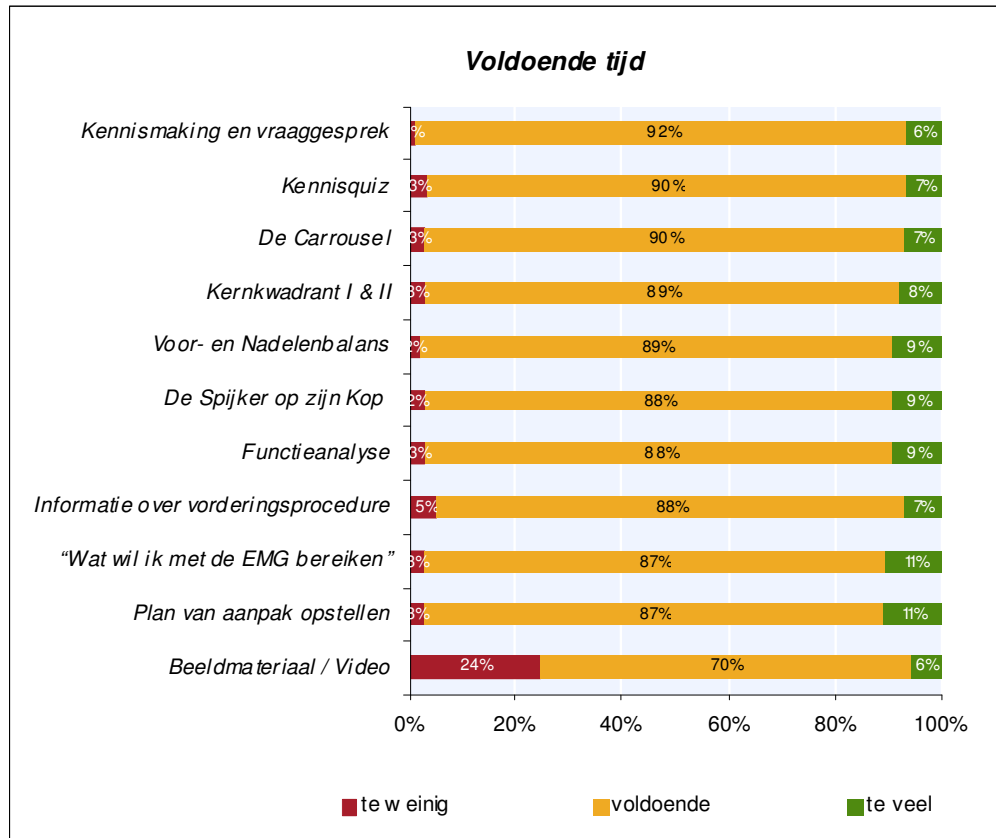
Interviews: de cursus

De oefening waarbij een risicosituatie met behulp van subgroepjes werd geanalyseerd en de kennismakingsoefening werd door een geïnterviewde als goed ervaren. Ook de rollenspellen vond men leuk. De trainer werd over het algemeen als prettig ervaren.

Grote kritiek was er over het ontbreken van lunch, dit werd niet in de brief vermeld en dat was (ook gezien de kosten van de EMG) nogal een teleurstelling. Ook ontbrak in de brief informatie over parkeren in de buurt van de locatie waar de EMG-cursus werd gegeven. Tevens was er kritiek op de toon van de brief van het CBR (de brief sprak je aan alsof je "één of andere zware crimineel was").

Door een paar deelnemers werd de lesstof ervaren als matig, ze waren soms eerder klaar en 's middags dutten deelnemers in. Één deelnemer gaf aan sommige woorden niet goed te begrijpen. Verder werden (meer) rollenspellen en gebruik van filmpjes als verbeterpunten aangedragen. Soms was de EMG langdradig.

Ook is gevraagd of de deelnemers vonden dat er voldoende tijd is besteed aan de verschillende onderdelen. De resultaten worden in de volgende figuur gepresenteerd.



Volgens de deelnemers wordt aan de meeste onderdelen voldoende tijd besteed. Opvallend is dat een kwart van de deelnemers vindt dat er meer tijd besteed zou kunnen worden aan het aanbieden van visueel materiaal.

Interviews: de cursus

Één deelnemer gaf aan dat hij het tijdsbestek van de 3 dagen in 6 à 7 weken te kort vond. Volgens hem is het beter de 3 dagen uit te spreiden over een langere periode zodat men er langer aan herinnerd wordt. Nu zakte de stof toch snel na de afronding van de EMG weer weg. Er was vooral kritiek op de lokatie aan de Maliebaan. De deelnemers die daar de EMG volgden, voelden zich niet prettig temidden van de zwervers op die lokatie. Over het algemeen vinden de geïnterviewden het goed dat er maatregelen zijn. De pakkans zou wat een aantal geïnterviewden betreft omhoog kunnen als effectievere maatregel.

11.2 Wat zeggen de trainers ervan?

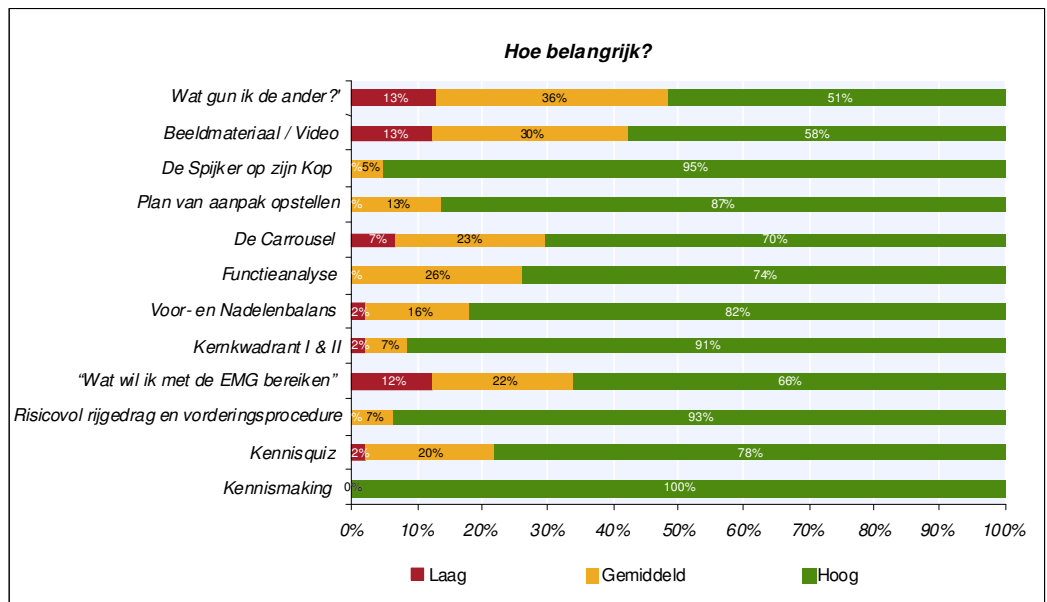
Tijdens de onderzoeksperiode hebben de trainers na het geven van elke cursusgroep een monitorformulier ingevuld. Niet alle trainers hebben alle vragen ingevuld. In totaal zijn van 46 cursusgroepen monitorformulieren ingevuld. Gemiddeld bestond een deelnemersgroep uit 10 mensen, de kleinste groep bestond uit 7 deelnemers, de grootste uit 12. De betreffende EMG cursussen zijn tussen juni 2009 en maart 2010 uitgevoerd. De gegevens die de trainers hebben ingevuld, zijn geanalyseerd en de resultaten worden in de volgende paragrafen beschreven.

11.2.1 Cursusonderdelen: belangrijk, werkbaar en motivatie deelnemers

Hoe belangrijk?

Over het algemeen vonden de trainers de onderdelen uit de EMG-cursus belangrijk tot zeer belangrijk. Wel zijn er drie onderdelen waarover de meningen meer verdeeld zijn:

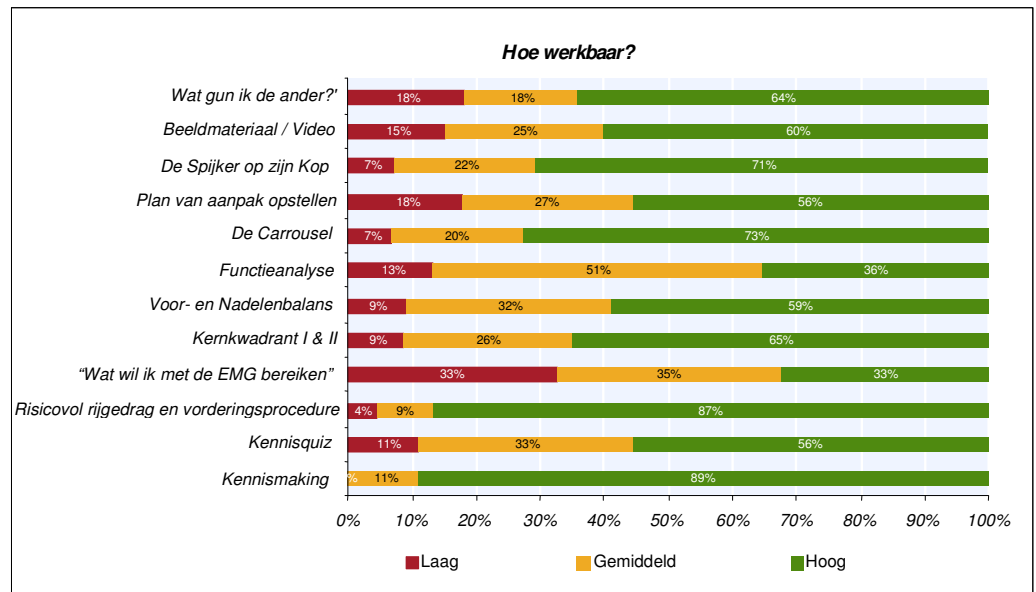
- Wat gun ik de ander (belangrijk bij 51% van de cursusgroepen, bij 13% onbelangrijk);
- Wat wil ik met de EMG bereiken (belangrijk bij 66% van de cursusgroepen, bij 12% onbelangrijk);
- Het beeldmateriaal / de video (belangrijk bij 58% van de cursusgroepen, bij 13% onbelangrijk).



Hoe werkbaar?

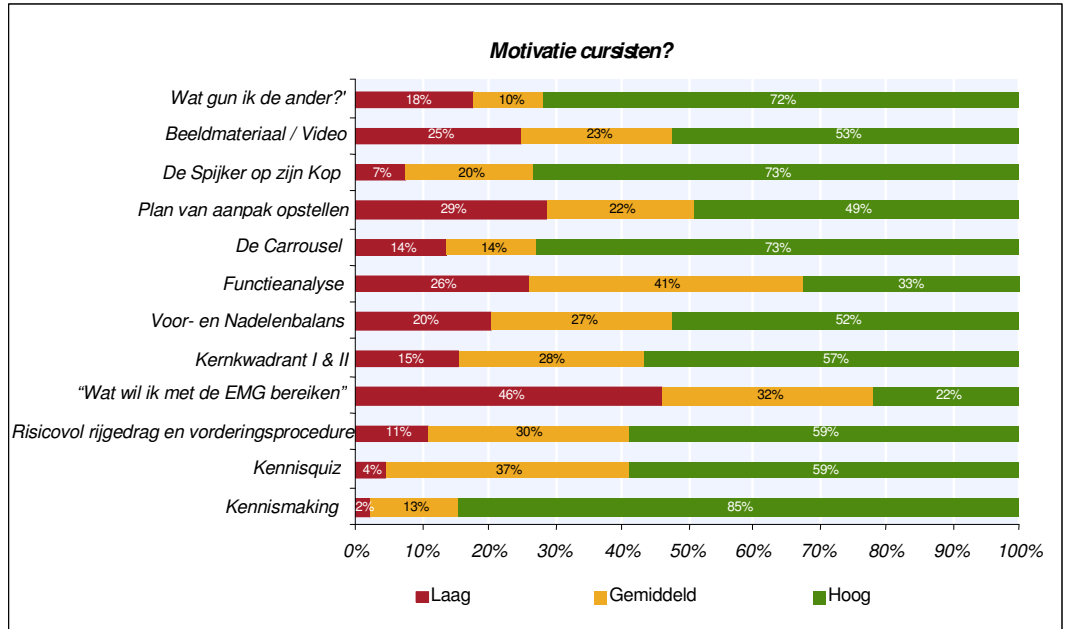
De werkbaarheid van de onderdelen was over het algemeen goed. Van de meeste onderdelen vond een meerderheid van de trainers dat ze werkbaar of zeer werkbaar waren. Over enkele onderdelen waren de meningen verdeeld. Dit waren de onderdelen:

- Wat wil ik met de EMG bereiken (bij 33% moeilijk werkbaar);
- Wat gun ik de ander (bij 18% moeilijk werkbaar);
- Plan van aanpak (bij 18% moeilijk werkbaar);
- Beeldmateriaal / video (bij 15% moeilijk werkbaar).



Deelnemers gemotiveerd?

Een meerderheid van de trainers vond de deelnemers gemotiveerd voor de onderdelen. Bij twee onderdelen gaf een minderheid van de trainers aan de deelnemers gemotiveerd te vinden, dit waren de onderdelen "Wat wil ik met de EMG bereiken" en Opdracht: De functieanalyse. Voor het opstellen van het Plan van Aanpak vond iets minder dan de helft van de trainers de deelnemers gemotiveerd.



Beschrijving van de resultaten

Kennismaking en inventarisatie motieven en zorgen

Alle trainers vonden dit onderdeel belangrijk tot zeer belangrijk. De meeste trainers (89%) geven aan het werkbaar tot zeer werkbaar te vinden, enkele trainers stonden hier neutraal in (11%). Over het algemeen vonden de trainers de groep goed gemotiveerd bij dit onderdeel (85%).

Kennisquiz

Over het algemeen vonden de trainers de kennisquiz belangrijk tot zeer belangrijk (78%). Eénvijfde stond er neutraal in. De Kennisquiz werd door iets meer dan de helft van de trainers (56%) als werkbaar of zeer werkbaar ervaren. De trainers hebben bij 20% van de cursusgroepen aangegeven de werkbaarheid van dit onderdeel als neutraal te ervaren. De trainers vonden bij 59% van de cursusgroepen de deelnemers gemotiveerd voor de Kennisquiz, bij 37% van de cursusgroepen vond men de motivatie neutraal. Een enkeling gaf aan dat de deelnemers minder gemotiveerd waren.

Risicovol rijgedrag en de vorderingsprocedure

Dit onderdeel werd door de trainers als belangrijk tot zeer belangrijk (93%) ervaren. De werkbaarheid van dit onderdeel werd door 87% van de trainers als goed tot zeer goed ervaren. De trainers vonden bij 59% van de cursusgroepen de motivatie voor dit onderdeel goed, bij 30% van de cursusgroepen vond men de motivatie neutraal. Een enkeling gaf aan dat de deelnemers minder gemotiveerd waren.

Wat wil ik met de EMG bereiken

Bij tweederde (66%) van de cursusgroepen is dit onderdeel door de trainers als belangrijk tot zeer belangrijk ervaren. Voor bijna een kwart (22%) van de cursusgroepen vonden de trainers dit onderdeel neutraal. Het onderdeel is bij

éénderde van de cursusgroepen als werkbaar ervaren, bij éénderde als niet werkbaar en bij nog eens éénderde als neutraal. Iets minder dan de helft (46%) van de trainers vond de deelnemers voor dit onderdeel niet of weinig gemotiveerd, bij ruim éénvijfde (22%) werden de deelnemers gemotiveerd gevonden.

Kernkwadrant I & II

Het grootste deel (91%) van de trainers hebben dit onderdeel als belangrijk tot zeer belangrijk ervaren. Slechts enkelen vonden het minder of niet belangrijk. Tweederde (65%) vond dit onderdeel werkbaar tot zeer werkbaar, ruim een kwart (26%) was neutraal en 9% vond het minder werkbaar.

De trainers vonden bij ruim de helft (57%) van de groepen de deelnemers (zeer) gemotiveerd voor dit onderdeel. Ruim een kwart (28%) was hierover neutraal en 15% gaf aan de deelnemers niet of minder gemotiveerd te hebben gevonden.

Opdracht: Opstellen van de Voor- en Nadelenbalans

Door het grootste deel (82%) van de trainers werd deze opdracht als belangrijk tot zeer belangrijk ervaren. Een minderheid (16%) stond er neutraal in. De trainer vonden bij 59% van de cursusgroepen de opdracht werkbaar tot zeer werkbaar. Bij ongeveer een derde (32%) vonden de trainers de werkbaarheid neutraal. Ruim de helft (52%) van de trainers vond de deelnemers voor deze opdracht (zeer) gemotiveerd. Een vijfde vond ze minder gemotiveerd en ruim een kwart (27%) gaf aan neutraal te zijn wat betreft het gemotiveerd zijn van de deelnemers voor dit onderdeel.

Opdracht: De functieanalyse

De opdracht werd door de meeste trainers (74%) belangrijk tot zeer belangrijk gevonden. Ruim een kwart was hier neutraal over. Over de werkbaarheid van deze opdracht was de helft van de trainers neutraal (51%). Ongeveer een derde van de trainers (36%) vond het werkbaar tot zeer werkbaar.

Een derde van de trainers vond de deelnemers (zeer) gemotiveerd, 41% was hierover neutraal en ruim een kwart (26%) vond de deelnemers niet of minder gemotiveerd voor deze opdracht.

Oefening: De Carrousel

Een meerderheid vond deze oefening belangrijk tot zeer belangrijk (70%), enkelen vonden de oefening minder belangrijk (7%). De overige trainers (23%) waren neutraal over deze oefening. Over de werkbaarheid van deze oefening waren de meeste trainers (73%) tevreden tot zeer tevreden. Enkelen (7%) vonden de oefening minder werkbaar en 20% was er neutraal over. Bijna driekwart (73%) van de trainers gaf aan dat de deelnemers (zeer) gemotiveerd waren voor dit onderdeel. Slechte een klein deel (14%) vond de deelnemers niet of minder gemotiveerd en een klein deel (14%) was er neutraal over.

Plan van Aanpak

Een grote meerderheid vond het Plan van Aanpak belangrijk of zeer belangrijk (87%). Ruim de helft van de trainers vond dit onderdeel werkbaar of zeer werkbaar (56%), ruim een kwart (27%) was neutraal wat de werkbaarheid betreft, en 18% vond het minder werkbaar. Iets minder dan de helft van de trainers (49%) heeft aangegeven dat de deelnemers (zeer) gemotiveerd waren, ongeveer een kwart (22%) was er neutraal over. Iets meer dan een kwart (29%) gaf aan de deelnemers niet of minder gemotiveerd te vinden voor het Plan van Aanpak.

Evaluatie: De Spijker op zijn Kop I & II

Het grootste deel van de trainers vond de Evaluatie belangrijk tot zeer belangrijk (95%). Bijna driekwart (71%) vond het werkbaar tot zeer werkbaar. Bijna driekwart (73%) van de trainers gaf aan dat de deelnemers (zeer) gemotiveerd waren voor dit onderdeel. Slechts een klein deel (7%) vond de deelnemers niet of minder gemotiveerd en ongeveer een vijfde was er neutraal over.

Beeldmateriaal

Ruim de helft (58%) van de trainers vond het Beeldmateriaal belangrijk tot zeer belangrijk. Bijna eenderde (30%) stond er neutraal tegenover en 13% vond dit onderdeel minder belangrijk. Bij 60% van de cursusgroepen geven de trainers aan dit onderdeel werkbaar tot zeer werkbaar te vinden. Een kwart van de trainers was neutraal wat betreft de werkbaarheid. Ruim de helft (53%) gaf aan de deelnemers (zeer) gemotiveerd te vinden, een kwart vond de deelnemers niet of minder gemotiveerd. De overige trainers waren hier neutraal over.

Opdracht: 'Wat gun ik hem/haar'

De helft van de trainers vond deze opdracht belangrijk tot belangrijk. Ruim eenderde (36%) stond neutraal tegenover deze opdracht en enkelen (13%) vonden hem minder belangrijk of niet belangrijk. Een meerderheid (64%) van de trainers vond de opdracht werkbaar tot zeer werkbaar, enkelen vonden het minder of niet werkbaar (18%) en evenveel waren neutraal over de werkbaarheid (18%). Bijna driekwart (72%) van de trainers vond de deelnemers (zeer) gemotiveerd, een klein deel (18%) vond ze niet of minder gemotiveerd.

11.2.2 *Tijd, aandacht en uitvoering van de cursusonderdelen**Op welke dag?*

Over het algemeen hebben de meeste trainers de verschillende onderdelen op dezelfde dagen behandeld. Sommigen hadden een iets andere volgorde of tijdsindeling waardoor sommige onderdelen op een andere dag werden uitgevoerd. De meeste trainers gaven aan dat de groepen voldoende aandacht hadden voor de onderdelen. Alleen het onderdeel "Wat wil ik met de EMG bereiken" kreeg wat minder aandacht. Hier was de helft van de trainers tevreden over de aandacht.

Op welke dag	Dag 1	Dag 2	Dag 3
Kennisquiz	89%	11%	0%
Risicovol rijgedrag en vorderingsprocedure	100%	0%	0%
"Wat wil ik met de EMG bereiken"	88%	13%	0%
Kernkwadrant I & II	91%	9%	0%
Voor- en Nadelenbalans	7%	93%	0%
Functieanalyse	0%	100%	0%
De Carrousel	0%	100%	0%
Plan van aanpak opstellen	0%	100%	0%
De Spijker op zijn Kop	0%	0%	100%
Beeldmateriaal / Video	5%	23%	73%
Wat gun ik de ander?'	0%	2%	98%

Draaiboek gevolgd?

Over het algemeen werd het draaiboek bij de cursus gevolgd door de trainers. De onderdelen waarbij het meest is afgeweken zijn:

- Wat wil met de EMG bereiken
- De spijker op zijn kop
- Voor- en nadelenbalans

Draaiboek gevolgd	Laag	Gemiddeld	Hoog
Kennismaking	0%	5%	95%
Risicovol rijgedrag en vorderingsprocedure	0%	20%	80%
Kennisquiz	2%	14%	84%
Plan van aanpak opstellen	2%	21%	77%
Kernkwadrant I & II	5%	9%	86%
De Carrousel	5%	5%	91%
Functieanalyse	7%	11%	82%
Beeldmateriaal / Video	9%	20%	70%
Wat gun ik de ander?'	9%	14%	77%
De Spijker op zijn Kop	12%	33%	56%
Voor- en Nadelenbalans	14%	7%	80%
"Wat wil ik met de EMG bereiken"	25%	15%	60%

Wanneer de trainers het draaiboek voor de cursus niet (geheel) volgden, kwam dat vaak door anticipatie op de groep en omstandigheden. Een trainer gaf aan te maken te hebben gehad met een weeralarm waardoor de cursus later begon, een ander gaf aan met veel weerstand te maken te hebben gehad en daarom de kennismaking te hebben verlengd. Een aantal trainers gaven aan in verband met herhaling in verschillende onderdelen, deze onderdelen te hebben samengevoegd, verkort of veranderd.

Beschrijving van de resultaten*Kennismaking en inventarisatie motieven en zorgen*

Dit onderdeel werd altijd op de 1^e dag van de cursus uitgevoerd en er werden gemiddeld 110 minuten aan besteed. Over het algemeen vonden de trainers dat er door deze groep voldoende aandacht werd besteed aan dit onderdeel van de cursus. Één trainer was er neutraal over.

De uitvoering van het onderdeel is door de meeste trainers (95%) geheel of grotendeels volgens het draaiboek uitgevoerd. Twee trainers waren hierover neutraal.

Kennisquiz

Dit onderdeel werd door de meeste trainers (89%) op de eerste dag van de cursus behandeld, enkelen (11%) behandelden het op dag 2. Gemiddeld werden er 54 minuten besteed aan de Kennisquiz. Twee derde van de trainers vond dat aan de Kennisquiz voldoende aandacht werd besteed, 1 trainer vond van niet en de overige trainers waren hierover neutraal. Bij één cursusgroep is aangegeven dat dit onderdeel voor een groot deel niet volgens het draaiboek is uitgevoerd. Door de meeste trainers (84%) is het draaiboek gevolgd. Enkelen waren hierover neutraal.

Risicovol rijgedrag en de vorderingsprocedure

Dit onderdeel werd altijd op de 1^e dag van de cursus uitgevoerd, dit kostte gemiddeld 46 minuten. Het merendeel van de trainers vond dat de groep voldoende aandacht had voor dit onderdeel. De uitvoering van het onderdeel is door de meeste trainers (80%) volgens het draaiboek uitgevoerd. Een vijfde van de trainers was hierover neutraal.

Wat wil ik met de EMG bereiken

Een groot deel van de trainers (88%) gaf aan dit onderdeel op dag 1 van de cursus te hebben behandeld. Gemiddeld kostte dit onderdeel 31 minuten van de tijd. Bijna de helft van de trainers was tevreden over de aandacht van de groep voor dit onderdeel, enkelen gaven aan dat hun groep niet voldoende aandacht had, de overige trainers stonden hier neutraal tegenover. Iets meer dan de helft (60%) van de trainers heeft het draaiboek voor dit onderdeel gevolgd. Één trainer heeft aangegeven het draaiboek niet te hebben gevolgd en ongeveer een vijfde heeft het voor een klein deel gevolgd. De overige trainers staan neutraal tegenover het gevolgd hebben van het draaiboek.

Kernkwadrant I & II

Dit onderdeel werd door de meeste trainers (91%) op de eerste dag van de cursus behandeld, enkelen behandelden het op dag 2. Gemiddeld werden er 84 minuten besteed aan de Kernkwadrant. Bijna twee derde van de trainers vond dat aan de Kernkwadrant voldoende aandacht werd besteed, 1 trainer vond van niet en de overige trainers waren hierover neutraal. Een paar trainers heeft aangegeven dit onderdeel voor een groot deel niet volgens het draaiboek te hebben uitgevoerd. Door de meeste trainers (86%) is het draaiboek gevolgd. Enkelen waren hierover neutraal.

Opdracht: Opstellen van de Voor- en Nadelenbalans

Het grootste deel van de trainers (93%) gaf aan deze opdracht op dag 2 te hebben behandeld, een klein deel behandelde de opdracht op dag 1. De opdracht kostte gemiddeld 67 minuten van de tijd. Bijna tweederde van de trainers was tevreden over de aandacht van de groep voor de opdracht, enkelen gaven aan dat hun groep niet voldoende aandacht had, de overige trainers stonden hier neutraal tegenover. Door de meeste trainers (80%) is het draaiboek gevolgd voor deze opdracht. Enkelen waren hierover neutraal. Een klein aantal trainers (14%) heeft aangegeven dit onderdeel voor een groot deel niet volgens het draaiboek te hebben uitgevoerd.

Opdracht: De functieanalyse

Deze opdracht werd door alle trainers op de 2^e dag van de cursus uitgevoerd en er werden gemiddeld 76 minuten aan besteed. Bijna twee derde van de trainers vond dat aan deze opdracht voldoende aandacht werd besteed, enkele trainers vonden van niet en de overige trainers waren hierover neutraal. De uitvoering van deze opdracht is door de meeste trainers (82%) volgens het draaiboek uitgevoerd. Een klein aantal trainers (7%) heeft aangegeven dit onderdeel voor een groot deel niet volgens het draaiboek te hebben uitgevoerd.

Oefening: De Carrousel

Ook deze oefening werd altijd op de 2^e dag van de cursus uitgevoerd en er werden gemiddeld 76 minuten aan besteed. Het merendeel van de trainers vond dat de groep voldoende aandacht had voor de oefening, enkelen waren er neutraal over.

Door de meeste trainers (91%) is het draaiboek gevolgd bij het behandelen van deze oefening. Bij twee cursusgroepen is voor een groot deel afgeweken van het draaiboek.

Plan van Aanpak

Het Plan van Aanpak werd eveneens altijd op de 2^e dag behandeld. Gemiddeld kostte dit 62 minuten. Bijna twee derde van de trainers vond dat de groep voldoende aandacht had voor de oefening, de overige trainers waren er neutraal over. Één trainer heeft aangegeven bij dit onderdeel voor een groot deel af te wijken van het draaiboek. Bij ruim driekwart (77%) van de cursusgroepen is voor dit onderdeel het draaiboek gevolgd. Een vijfde (21%) was hierover neutraal.

Evaluatie: De Spijker op zijn Kop I & II

De Evaluatie werd door alle trainers op dag 3 van de cursus uitgevoerd. Daarbij besteden ze er gemiddeld 110 minuten aan. Het merendeel van de trainers vond dat de groep voldoende aandacht had voor dit onderdeel, enkelen waren er neutraal over. Twee trainers gaven aan dat hun groep niet voldoende aandacht had voor het onderdeel. Bij iets meer dan de helft (56%) van de cursusgroepen heeft de trainer voor dit onderdeel het draaiboek gevolgd. Bij 12% van de cursusgroepen is voor een groot deel afgeweken van het draaiboek. Bijna een derde van de trainers was hierover neutraal.

Beeldmateriaal

Het grootste deel van de trainers behandelde het Beeldmateriaal op dag 3 van de cursus, ongeveer een kwart deed dat op dag 2 en bij twee cursusgroepen is het Beeldmateriaal al op dag 1 behandeld. Gemiddeld besteedden de trainers 37 minuten aan het dit onderdeel. Ruim de helft van de trainers gaf aan dat hun groepen voldoende aandacht hadden voor het Beeldmateriaal. Een paar trainers vonden dat hun groep niet voldoende aandacht had voor dit onderdeel. Ruim tweederde van de trainers (70%) heeft het draaiboek voor dit onderdeel gevolgd. Bij 9% van de cursusgroepen is afgeweken van het draaiboek. De overige trainers (20%) staan neutraal tegenover het gevolgd hebben van het draaiboek.

Opdracht: 'Wat gun ik hem/haar'

Één trainer behandelde deze opdracht op dag 2, de overige trainers behandelden de opdracht op dag 3 van de cursus. De gemiddelde tijd die eraan werd besteed was 62 minuten. Het merendeel van de trainers vond dat de groep voldoende aandacht had voor dit onderdeel, enkelen waren er neutraal over. Twee trainers gaven aan dat hun groep niet voldoende aandacht had. Bij ruim driekwart (77%) van de cursusgroepen is het draaiboek voor dit onderdeel gevolgd. Bij 9% van de cursusgroepen is afgeweken van het draaiboek. De overige trainers (14%) staan neutraal tegenover het gevolgd hebben van het draaiboek.

11.2.3 *Leerdoelen haalbaar en belangrijk?*

Over het algemeen vonden de trainers de gestelde doelen haalbaar tot zeer haalbaar. Enkele doelen werden door minder dan de helft van de trainers haalbaar gevonden, dit waren de doelen

- Optimale gedragalternatieven benoemen voor risicovol verkeersgedrag;
- Twijfel aan bestaande overtuigingen over risico's, onschuldigheid en (sociale) legitimiteit van rijgedrag;
- Benoemen wat de oorzaken van (eventuele) terugval kunnen zijn en wat te doen na een terugval;
- Benoemen wat ondersteunend is bij het volharden in de intentie ten aanzien van minder risicovol rijgedrag.

Hoe haalbaar?	Laag	Gemiddeld	Hoog
Inzicht in en communiceren van de persoonlijke betekenis van het rijbewijs	0%	7%	93%
Kennis en inzicht in de vorderingsprocedure en mogelijke consequenties	0%	20%	80%
Benoemen van de intentie voor de toekomst ten aanzien van het voorkomen van risicovol rijgedrag	2%	27%	71%
Inzicht in motieven om overtredende rijgedrag te vertonen	4%	28%	67%
Inzicht in mogelijke risico's van concrete verkeersgedragingen	4%	35%	61%
Inzicht in en benoemen van mogelijke nadelen als het risicovolle rijgedrag wordt voortgezet	4%	16%	80%
Inzicht in en benoemen van mogelijke voordelen van overtredend rijgedrag	4%	40%	56%
Inzicht in en communiceren van consequenties van de aanhouding	7%	22%	72%
Inzicht in de valkuilen van sterke eigenschappen als bestuurder	9%	20%	71%
Kennis en inzicht in omvang van groep overtreders, in risico's van te hard rijden, van beginnende bestuurders en van wegtypen	11%	37%	52%
Inzicht in en benoemen van situaties / triggers die een risicovol rijgedrag ontlokken	11%	18%	71%
Inzicht in factoren, gedachten en gedragingen die voorafgaan aan het overtredende rijgedrag	11%	43%	45%
Benoemen van persoonlijk en haalbaar doel dat met de EMG bereikt moet worden	17%	24%	59%
Benoemen van de afspraken met zichzelf om een mogelijke terugval in het oude rijgedrag te voorkomen	18%	24%	58%
Benoemen wat ondersteunend is bij het volharden in de intentie ten aanzien van minder risicovol rijgedrag	18%	42%	40%
Benoemen wat de oorzaken van (eventuele) terugval kunnen zijn en wat te doen na een terugval	20%	42%	38%
Twijfel aan bestaande overtuigingen over risico's, onschuldigheid en (sociale) legitimiteit van rijgedrag	20%	53%	27%
Optimale gedragalternatieven benoemen voor risicovol verkeersgedrag	20%	30%	50%

De doelen worden door een meerderheid van de trainers als belangrijk tot zeer belangrijk ervaren.

Hoe belangrijk?	Laag	Gemiddeld	Hoog
Inzicht in de valkuilen van sterke eigenschappen als bestuurder	0%	5%	95%
Inzicht in en benoemen van situaties / triggers die een risicovol rijgedrag ontlokken	0%	5%	95%
Inzicht in en communiceren van de persoonlijke betekenis van het rijbewijs	0%	7%	93%
Inzicht in en benoemen van mogelijke nadelen als het risicovolle rijgedrag wordt voortgezet	0%	7%	93%
Inzicht in motieven om overtredende rijgedrag te vertonen	0%	9%	91%
Twijfel aan bestaande overtuigingen over risico's, onschuldigheid en (sociale) legitimiteit van rijgedrag	0%	11%	89%
Kennis en inzicht in de vorderingsprocedure en mogelijke consequenties	0%	11%	89%
Inzicht in mogelijke risico's van concrete verkeersgedragingen	0%	11%	89%
Inzicht in en communiceren van consequenties van de aanhouding	2%	11%	87%
Inzicht in factoren, gedachten en gedragingen die voorafgaan aan het overtredende rijgedrag	0%	14%	86%
Optimale gedragalternatieven benoemen voor risicovol verkeersgedrag	0%	14%	86%
Benoemen van de afspraken met zichzelf om een mogelijke terugval in het oude rijgedrag te voorkomen	0%	18%	82%
Benoemen van de intentie voor de toekomst ten aanzien van het voorkomen van risicovol rijgedrag	0%	18%	82%
Benoemen wat ondersteunend is bij het volharden in de intentie ten aanzien van minder risicovol rijgedrag	0%	23%	77%
Benoemen wat de oorzaken van (eventuele) terugval kunnen zijn en wat te doen na een terugval	2%	23%	75%
Kennis en inzicht in omvang van groep overtreders, in risico's van te hard rijden, van beginnende bestuurders en van wegtypen	0%	27%	73%
Benoemen van persoonlijk en haalbaar doel dat met de EMG bereikt moet worden	5%	25%	70%
Inzicht in en benoemen van mogelijke voordelen van overtredend rijgedrag	7%	23%	70%

11.2.4 Opmerkingen en suggesties van trainers

Inhoud cursus

- Er zitten veel herhalingsmomenten in de cursus;
- In de cursus ook een confrontatie met wat er had kunnen gebeuren invoegen;
- Een trainer gaf aan de Vorderingsprocedure voor Kennisquiz te willen plaatsen. De Kennisquiz klopt inhoudelijk niet;
- Een suggestie was het gewoontegedrag en terugvalpreventie inpassen in het programma;
- De leerdoelen wellicht al tijdens het voorgesprek opstellen;
- De voor- en nadelenbalans en functieanalyse meer uitwerken met voorbeelden;
- Meer praktische oefeningen in het programma, het werkboek aanvullen met programma onderdelen als - kernkwaliteit - wat wil ik bereiken - wat gun ik - spijker op z'n kop - werkboek taal;

- Powerpoint graag meer bij beeldondersteuning tijdens het bespreken van de Kennisquiz.
De onderdelen waren veelal te ruim in tijd uitgezet;
- Meer informatie in de vorm van beeldmateriaal is nodig over de gevolgen van risicogedrag in het verkeer, waaronder een film over de gevolgen;
- Meer aandacht voor waarom het gedrag niet mag, met daarbij aandacht voor de risico's e.d.;
- Certificaten uitreiken heeft een meerwaarde;
- Meer theorie, minder spelletjes;
- Er was weinig enthousiasme voor het werkboek, de inhoud ervan was erg summier;
- Wens van de groep is een theorie examen en een rijvaardigheidstest;
- Wens van de groep is iemand van slachtofferhulp uitnodigen in de groep om zijn/haar verhaal te doen;
- De eerste 2 dagen waren moeizaam, zeker het eerste dagdeel, er werd toen veel onvrede over het CBR geuit.

Deelnemers

- In één groep zaten 4 cursisten uit dezelfde motorclub. De trainer gaf aan dat dit niet werkt, zelfs niet als ze zich positief opstellen;
- Soms zijn groepen lastig, dan is er meer structuur nodig en daardoor minder interactie;
- Deelnemers herkennen zich niet altijd in de EMG, doordat deze niet zo goed aansluit bij een aantal deelnemers;
- Op dag 3 zijn er soms mooie reacties tussen de deelnemers onderling, begripvol en invoelend;
- Een trainer vraagt zich af hoe hij om moet gaan met cursisten die analfabeet zijn. In de praktijk bleek het niet haalbaar in de cursus;
- De opdrachten/tekst zijn voor minder intelligente cursisten te hoog gegrepen;
- Niet teveel allochtonen tegelijk in een cursus, dit is slecht voor de interpretatie en naleving van de regels;
- Door de heterogeniteit van de groep bleken de groepsgerichte doelen lang niet altijd haalbaar;
- Een trainer gaf aan een lastige groep te hebben gehad door 3 personen die ernstig twijfelen aan de oprechtheid van ons wetsysteem, zij vertoonden slachtoffergedrag en vroegen veelvuldig aandacht;
- Een trainer gaf aan geen deelnemers in de groep te willen waarvoor nog een rechtzaak loopt. Het onderuit halen van de reden voor EMG werkt in op de rest van de groep;
- Deelnemers voelen zich gestigmatiseerd, ook door vraagstelling in evaluatieformulieren;
- Een trainer gaf aan een prima groep te hebben gehad, de best werkzame groep tot nu toe. Er was een prima groepsdynamica, het was kleine groep i.v.m. diverse contra-indicaties;
- De 2^e dag werd door de deelnemers gezellig maar niet zo zinvol ervaren;
- Op dag 3 was er veel weerstand tegen het opnieuw invullen van de nameting en ondanks uitleg over de anonimiteit was daar heftige twijfel over.

12 Wat bereikt de EMG bij de deelnemers?

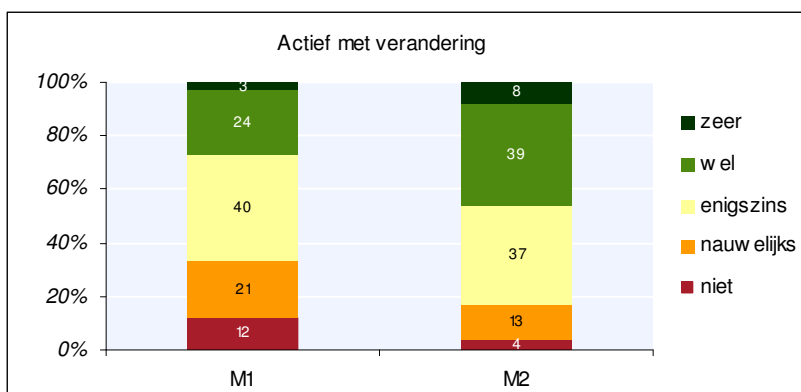
Op verschillende manieren is in kaart gebracht wat de EMG kan bereiken bij de deelnemers. In de eerste plaats is aan de trainers gevraagd voor elke deelnemer afzonderlijk aan te geven in welk stadium van gedragsverandering de betreffende persoon zit. Dit is zowel voorafgaand aan de training als na afloop gevraagd. Hoewel het in dit vroege stadium van de implementatie van de EMG lastig is om effecten van de EMG te kunnen vaststellen, hebben we aan de hand van vragenlijsten een poging gedaan. De hier gepresenteerde resultaten moeten daarom erg voorzichtig worden geïnterpreteerd. Ze dienen vooral om mogelijke verbeterpunten op het spoor te komen. De factoren die in de voormeting zijn gemeten, hebben we nogmaals na afloop van de training in kaart gebracht. Daarnaast is er sprake van een tweede nameting die na drie maanden door de deelnemer kon worden ingevuld. Aan deze meting hebben echter weinig deelnemers meegewerkt.

Interviews: gedrag veranderen?

Een meerderheid van de geïnterviewden heeft aangegeven zijn gedrag te hebben veranderd. Een deel van hen deed dat al direct na de aanhouding, een ander deel na de EMG waarin zij de risico's beter zagen. Één van hen gaf aan dat de gevolgen van een volgende aanhouding reden zijn om rustiger te rijden. De meeste geïnterviewden gaven wel aan dat, hoewel zij in overtreding gingen, dit wel verantwoord was vanwege bijvoorbeeld een lege weg en weinig verkeer. Één van de geïnterviewden, een motorrijder, had al na de overtreding besloten dat hij iets aan zijn gedrag moest veranderen, maar denkt wel dat de verleiding, zeker op een motor, soms wel groot is. Hij denkt nu nog beter na over de risico's, maar de kans dat het nooit meer gebeurt is niet nul. Een andere geïnterviewde is wel minder vlot gaan rijden, maar vindt overtredingen maken op zich geen probleem. Wellicht gaan ze nog een keer in de fout, maar op het moment van het interview waren ze, op een geïnterviewde na, allemaal voldoende gemotiveerd om het niet nog een keer te doen. Ze vonden het wel goed dat na 3 maanden de brief nog komt, zodat ze weer herinnerd worden aan hun afspraken.

12.1 Stadium van verandering volgens de trainers

De trainers hebben op twee momenten (na afloop van het voorgesprek en na afloop aan de hand van de checklist) beoordeeld hoe het gesteld is met de motivatie en veranderingsbereidheid van de deelnemer. In de volgende figuur worden de resultaten van beide metingen weergegeven.

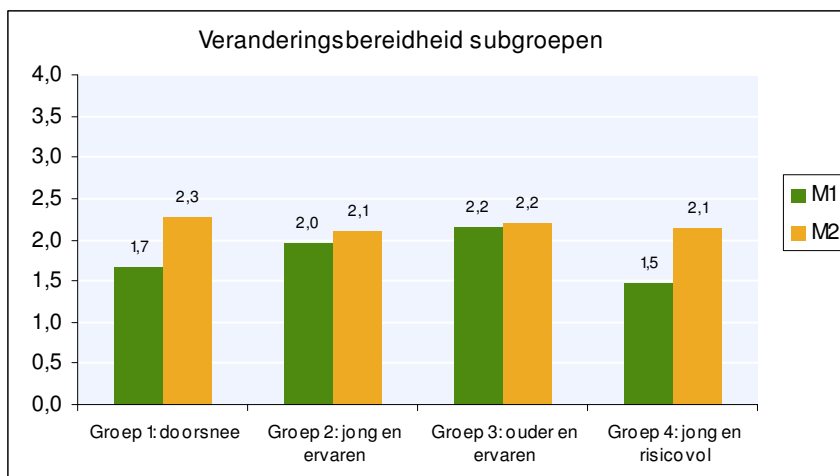


De trainers zien bij een deel van de deelnemers ten opzichte van de voormeting een duidelijke verbetering na afronding van de training. Tijdens het voorgesprek is volgens de trainers ruim een kwart van de deelnemers (27%) al in een gevorderd stadium van gedragsverandering, maar dit aantal is na afronding van de training gestegen naar bijna de helft (47%).

Het aantal deelnemers dat niet of nauwelijks actief is met gedragsverandering, halveert van 33% in de voormeting naar 17% in de nameting.

Onderscheid naar subgroepen

In de volgende figuur wordt de gemiddelde score op 'verandering' weergegeven van de verschillende subgroepen.



Als we onderscheid maken naar de verschillende subgroepen dan wordt duidelijk dat de trainers de grootste verbetering zien bij de groep 'doorsnee deelnemers' en de groep 'jong en risicovol'. Dit zijn tevens de subgroepen die in de voormeting duidelijk lager scoren dan de andere twee subgroepen.

De nameting laat maar kleine verschillen zien tussen de subgroepen als het gaat om de gemiddelde score op het stadium van gedragsverandering.

Interviews: schrik-effect?

Één van de deelnemers heeft aangegeven al vaker te zijn aangehouden in zijn leven. Een ander had niet een duidelijke emotie bij de aanhouding en zag het aankomen. De overige geïnterviewden vonden het geen van allen leuk dat ze werden aangehouden, maar de meesten zagen het wel aankomen. Een van hen gaf aan niet verwacht te hebben dat hij zóveel te hard had gereden, dat hij te hard reed wist hij wel. Voor de meesten waren de aanhouding en bijbehorende boete reden om hun gedrag te veranderen. Een van hen zegt bang te zijn geweest zijn baan kwijt te raken. Een ander gaf aan zich na de EMG meer bewust te zijn van de risico's, behalve de boete ook het veroorzaken van een ongeluk. De sancties variëren van hoge geldboetes en de EMG tot ook een rijontzegging van ongeveer een week. Een persoon kreeg zijn rijbewijs pas na 2 maanden terug.

12.2 Scores op factoren voor en na de cursus volgens de deelnemers zelf

In een 'repeated measure' variantie-analyse met de factorscores als afhankelijke en de subgroepen als onafhankelijke variabelen, hebben we nagegaan of gevonden verschillen tussen voor- en nameting significant zijn en wat de effectgrootte⁵ is. De vermelde resultaten moeten voorzichtig worden geïnterpreteerd. In de eerste plaats is er nog weinig ervaring met de EMG en hebben zich bij de implementatie van de maatregel nog kinderziekten voor.gedaan. Daarnaast lijkt er ook sprake te zijn van een plafondeffect. Voor veel factoren geldt dat er bij de voormeting al vrij hoog wordt gescoord. Daarmee wordt het extra moeilijk om een effect te bereiken met de EMG. Uit de geluiden van deelnemers blijkt dat het invullen van de vragenlijsten met enig wantrouwen tegemoet is getreden. Niet iedereen had er het volste vertrouwen in dat er niets met de gegevens werd gedaan en dat de resultaten volledig anoniem zouden worden verwerkt. Mogelijk gold dit het sterkst voor de eerste meting, omdat de deelnemers deze vragenlijst van het CBR hebben ontvangen. De vragenlijst bij de tweede meting is door de trainers uitgereikt. Zij hebben kunnen toelichten hoe met de antwoorden wordt omgegaan en mogelijk hebben de deelnemers inmiddels ook meer vertrouwen gekregen in de werkwijze.

In de volgende tabel worden de scores op de factoren weergegeven, uitgedrukt als percentage van de maximaal haalbare score (zodat ze gemakkelijk onderling te vergelijken zijn).

Factoren	M1	M2	M2-M1	Sig	Eta ²
Niet laten beïnvloeden door emoties / afleiding	88%	82%	-6%	0,00*	0,15
Boosheid reguleren	85%	82%	-4%	0,00*	0,11
Actie / gedragsbehoud	81%	78%	-3%	0,00*	0,06
Afkeuring te hard rijden / bestand tegen tijdsdruk	73%	70%	-3%	0,00*	0,05
Foutief rijgedrag vermijden	92%	89%	-2%	0,00*	0,03
Afwezigheid hedonistische motieven	83%	72%	-11%	0,00*	0,02
Kalm reageren	90%	89%	-1%	0,01*	0,02
Houden aan limiet buiten bebouwde kom	79%	76%	-3%	0,01*	0,02
Oplossing: cruise control	54%	58%	4%	0,06	0,01
Sociaal rijgedrag vertonen	88%	86%	-2%	0,07	0,01
Oplossing: goed voorbereiden	82%	80%	-2%	0,06	0,01
Waarschuwendende signalen / bedreigen	85%	84%	-1%	0,10	0,01
Perceptie van risico's	87%	85%	-2%	0,13	0,01
Houden aan limiet binnen bebouwde kom	88%	87%	-1%	0,25	0,00
Gevoelig voor gevolgen / schaamte	79%	79%	0%	0,59	0,00
Zelfinschatting en eigen verantwoordelijkheid	55%	55%	0%	0,57	0,00
Fysieke uitingen van agressie in het verkeer	87%	86%	-1%	0,86	0,00
Oplossing: afleiding vermijden	65%	65%	1%	0,88	0,00

* Hoofdeffecten = verschil tussen voor- en nameting is significant

⁵ Bij de variantie-analyses is η^2 (eta-kwadraat) vermeld als indicator voor de effectgrootte. Volgens Cohen (1988) geeft een $\eta^2 = .01$ een kleine effectgrootte, $\eta^2 = .06$ een matige effectgrootte, en een $\eta^2 = .14$ een grote effectgrootte aan.

Effecten voor de hele groep deelnemers

Over het algemeen gaat het om erg kleine verschillen tussen voor- en nameting. De gevonden effecten zijn – op twee na – als matig tot klein te betitelen. Bij twee gevonden hoofdeffecten geeft de indicator voor effectgrootte aan dat het gaat om als groot te betitelen verschillen. Het gaat om de factoren *niet laten beïnvloeden door emoties en boosheid reguleren*.

Interviews: heeft deelname aan de EMG geleid tot verandering attitude en gedrag?

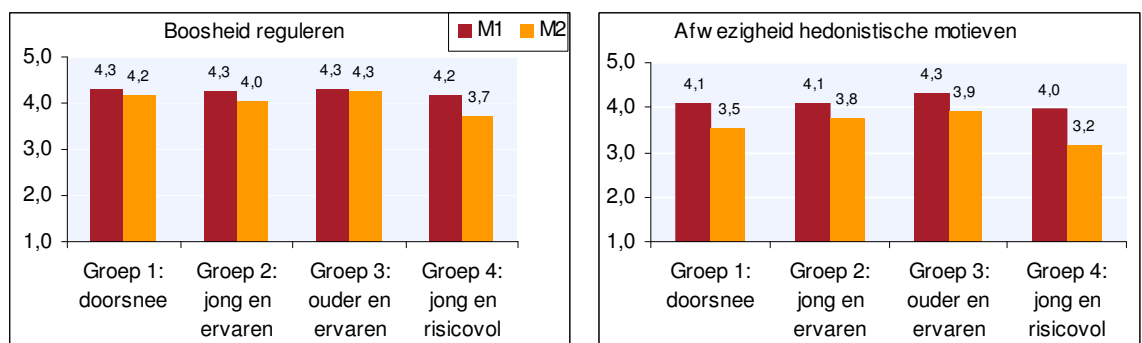
Één van de geïnterviewden geeft aan dat hij de tijd die het kost het vervelendste vindt en dat hij niet veel geleerd heeft, het was een herhaling van wat hij al wist. Voor een ander waren de aanhouding en boete al genoeg om zijn gedrag te veranderen, maar de EMG heeft hem wel aangezet tot nadenken over de valkuilen van zijn rijgedrag en hoe hij hier iets aan kon doen. Één geïnterviewde geeft aan dat de EMG zinloos was voor hem, maar er kwam wel een punt naar boven waar hij aan moet werken, hij wordt agressief in het verkeer door het 'slecht rijden' van andere weggebruikers. De andere geïnterviewden gaven allen aan dat ze door de EMG zich meer bewust zijn geworden van hun rijgedrag en de mogelijke gevolgen ervan.

Met de interpretatie van de resultaten moeten we erg voorzichtig zijn. Bij veel variabelen lijkt er sprake te zijn van een plafondeffect. Bij de voormeting wordt al hoog gescoord op deze variabelen. Daarmee wordt het extra moeilijk om een effect te bereiken met de EMG.

Verder is opvallend dat het verschil tussen voor- en nameting voor de factor *afwezigheid hedonistische motieven* vrij groot is, maar dat de effectindicator aangeeft dat het maar om een klein effect gaat. Dit heeft te maken met het feit dat het effect met name optreedt bij één specifieke subgroep: de jonge en risicovolle groep.

Onderscheid naar subgroepen

Bij twee factoren - *boosheid reguleren* en *afwezigheid hedonistische motieven* - is er sprake van een interactie-effect met de subgroepen. Dit wil zeggen dat het verschil tussen voor- en nameting gedifferentieerd uitpakt voor de subgroepen. In de volgende figuren worden de gemiddelde scores op beide factoren weergegeven voor de verschillende subgroepen.



Uit deze resultaten komt naar voren dat de groep *jong en risicovol* de sterkste daling laat zien in de nameting.

Interviews: heden en toekomst

De meeste geïnterviewden zijn na de EMG rustiger gaan rijden, één geïnterviewde zegt wel nog altijd hard te rijden. De meesten geven aan dat dodelijke ongelukken en ongelukken met letsel de allerergste consequentie zouden zijn van het te hard rijden. Een persoon geeft aan het niet belangrijk te vinden om geen overtredingen meer te maken. De overige geïnterviewden geven aan het erg belangrijk te vinden geen gevaarzettende verkeersovertredingen meer te begaan met als reden het risico op ongelukken en de juridische risico's. De meesten hebben er veel vertrouwen in dat het lukt om geen (ernstige) verkeersovertredingen te begaan, maar geven aan: "zeg nooit nooit". Één geïnterviewde zegt: "Dit zal niet zo zeer aan mij liggen, maar meer aan de agent die mij aanhoudt. Ze verzinnen zelf wel wat als ze wat zouden willen. Als zij willen dat ik weer de EMG ga doen regelen ze wel dat dat gebeurt."

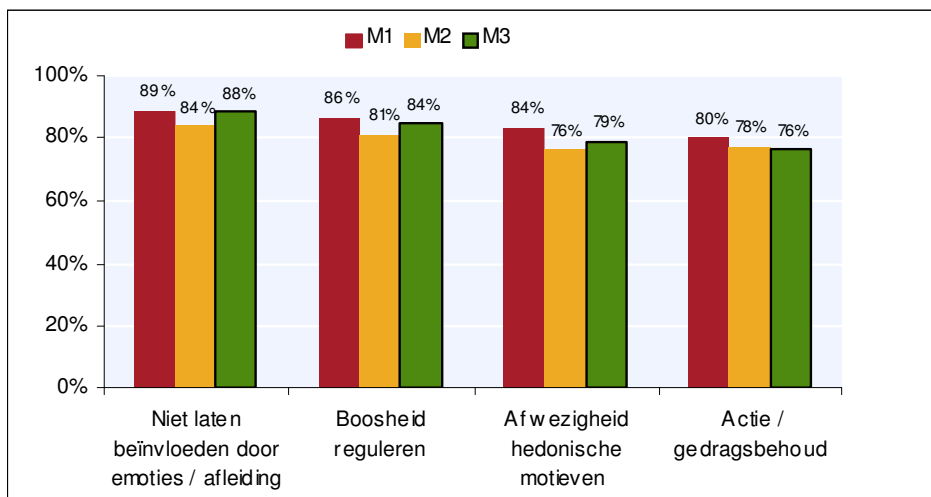
De meeste geïnterviewden geven aan nu beter te plannen en zich niet te laten opjagen bij haast, dan komen ze maar te laat. Één persoon denkt echt na over de noodzaak van te hard rijden, dit doet hij ook tijdens de rit. Hij gebruikt daarvoor het woordje STOP.

Als je even nadenkt aan de bekeuring en de gevolgen laat je het wel uit je hoofd. Voor mezelf heb ik wel een leuke oplossing en dat is het woordje STOP. De s staat voor stress, de t staat voor tijd, heb ik genoeg tijd, de o voor onbewust of bewust, ben je bewust bezig wat je doet, p = positief, dat je positief denkt, niet negatief, dat je niet kwaad bent. En ik heb het een paar keer gebruikt en het werkt, dat als ik het voel aankomen dan denk ik STOP.

Ik vind het niet zo belangrijk om geen verkeersovertredingen te maken. Het is wel je eigen verantwoordelijkheid dus je moet wel gewoon de boete betalen vind ik. Ongelukken met letsel zijn natuurlijk wel erg, maar zelf rijd ik niet gevaarlijk.

Drie metingen naast elkaar

Na drie maanden zijn de deelnemers nogmaals benaderd voor een tweede nameting. Hier hebben slechts een beperkt aantal deelnemers aan meegewerkt. De hier gepresenteerde resultaten zijn daarom niet representatief. De meeste verschillen tussen de drie metingen waren niet significant. In de volgende figuur worden de significante resultaten weergegeven. De gemiddelde scores op de factoren worden uitgedrukt in percentage van de maximaal haalbare score.



Opvallend is dat de dip die zich tijdens de eerste nameting lijkt voor te doen, zich weer herstelt bij de tweede nameting. Alleen bij de factor *actie/gedragsbehoud* zien we dit herstel niet.

De resultaten kunnen wijzen op een verbeterde bewustwording bij de deelnemers direct na afronding van de EMG. Dit kan mogelijk een verklaring zijn voor het gevonden herstel van de dip in de tweede nameting.

Interviews: terugkijken

Bij één van de geïnterviewden is al eerder eens het rijbewijs ingenomen, dit was vanwege gebruik van alcohol. Hij was zijn rijbewijs een jaar kwijt en heeft toen wel zijn auto gebruikt. Ook heeft hij de afgelopen 7 jaar veel andere overtredingen begaan. Boetes heeft hij betaald, hij vindt dat het zijn eigen verantwoordelijkheid is. Ook heeft hij veel ongelukken met blikshade gehad. Voor de overige geïnterviewden was dit de eerste keer dat het rijbewijs werd ingenomen. Eerdere overtredingen bestonden bij hen in de meeste gevallen uit lichte snelheidsovertredingen, een enkeling had boetes voor door rood licht rijden en niet handsfree bellen. Geen van allen vond echter dat ze echt gevaarlijk reden. De meesten geven aan dat in de omgeving geen zware overtreders voorkomen, één geïnterviewde gaf aan 2 of 3 mensen in zijn omgeving te kennen die hun rijbewijs eens kwijt zijn geweest. Een geïnterviewde geeft aan dat zijn zus ook altijd wel doorrijdt.

Alle geïnterviewden hebben hun omgeving verteld over de EMG. Vaak had de omgeving het niet verwacht van de geïnterviewde. De omgeving schrok van het zo makkelijk en snel kwijtraken van het rijbewijs en zeiden 'eigen schuld dikke bult'. Vaak vond de omgeving de EMG erg duur.

De helft van de geïnterviewden geeft aan dat ze na de EMG inzagen dat hard rijden eigenlijk geen tijdswinst oplevert en het risico op aanhouding groot is. De meesten plannen nu beter en denken meer na over of de haast terecht is. Wel geven zij aan dat als er iets met familie of vrienden is en het echt om een noodgeval gaat, zij wel te hard zullen rijden. Voor een aantal is het zien van een lege weg een trigger om hard te rijden. De geïnterviewden die ook door emoties overtredingen begingen, gaven aan hier ook beter mee om te gaan.

Mijn zus rijdt ook altijd wel flink door. Zij komt er meestal wel onderuit door lief te lachen.

Bijlage A De EMG: wettelijk kader, verwijzing en doelgroep

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) in een notendop

De Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) is een driedaagse cursus die wordt opgelegd aan bestuurders die de verkeersregels (herhaaldelijk binnen één rit) in ernstige mate overtreden. Wanneer een bestuurder zich schuldig maakt aan risicovol verkeersgedrag (bijvoorbeeld snijden, veel te hard rijden of bumper kleven), volgt de verplichting om op eigen kosten een meerdaagse cursus te volgen. De achterliggende gedachte is dat het deze mensen ontbreekt aan voldoende rijvaardigheid, anders dan voertuigbeheersing om een motorrijtuig te besturen en dat dit met een educatieve aanpak bijgesteld kan worden. Het uiteindelijke doel van de cursus is het tot stand brengen van een gedragsverandering bij de cursisten, waardoor zij in de toekomst geen risicovol verkeersgedrag vertonen.

De aan deze educatieve maatregelen verbonden kosten zijn volledig voor rekening van de betrokken bestuurder. Wanneer de bestuurder geen medewerking verleent aan de opgelegde maatregel, dan is de consequentie dat zijn rijbewijs ongeldig wordt verklaard.

Algemene doelstelling

Voor de overheid is de vorderingsprocedure uitsluitend een maatregel om de verkeersveiligheid te verhogen en niet om te straffen. De EMG biedt de mogelijkheid de juiste mentaliteit en vaardigheid van probleemchauffeurs te bevorderen om zo de kans op herhaling van het ongewenste gedrag zoveel mogelijk te verkleinen. Daarbij draagt de dreiging van het verliezen van het rijbewijs - dat op de achtergrond blijft meespelen - mogelijk in belangrijke mate bij aan de effectiviteit (in termen van vermindering van de recidive) van de maatregel.

De opzet van de EMG

Binnen de EMG staat de principiële onverenigbaarheid van gevaarzettend gedrag en deelname aan het verkeer centraal. Bij het aanleren van verkeersveiliger gedrag ligt het accent op verandering van de attitude en op het ontwikkelen van kennis, inzicht en adequate gedragsmogelijkheden bij cursisten. Met behulp van voorlichting, kennisoverdracht, onderwijsleergesprekken en groepsdiscussies worden de risico's van het overtredende rijgedrag onder de aandacht gebracht. Via een voorgesprek en een groepsgerichte interventie wordt geprobeerd de overtuiging onder de cursisten te bewerkstelligen dat het gevaarzettende rijgedrag vanwege de risico's en de mogelijke fatale gevolgen voor de persoon en omgeving onacceptabel is. Via zelfregistratie en analyse van het eigen rijgedrag wordt geprobeerd de deelnemers inzicht te geven in de achtergrond en het ontstaan van (gewoonte)gedrag. Werkopdrachten worden ingezet om alternatieve gedragingen te exploreren.

Wettelijk kader van de maatregel: de vorderingsprocedure

Het rijbewijs is een vergunning om als bestuurder van een motorrijtuig aan het verkeer te mogen deelnemen. Om aan het verkeer deel te nemen moeten bestuurders medisch geschikt en rijvaardig zijn. Houders van een rijbewijs hebben tijdens hun rijexamen aangetoond dat zij aan deze voorwaarden voldoen. Desondanks is het mogelijk dat er getwijfeld moet worden aan de geschiktheid of rijvaardigheid van sommige bestuurders.

Hiervoor kent de Wegenverkeerswet (WvW 1994) de Vorderingsprocedure. De wetgever probeert met de vorderingsprocedure de verkeersveiligheid te vergroten door educatieve maatregelen te nemen en/of het rijbewijs ongeldig te verklaren van bestuurders die niet meer geschikt of rijvaardig worden bevonden. De vorderingsprocedure is een administratief- ofwel een bestuursrechtelijke regeling. Deze procedure loopt parallel aan een eventuele strafrechtelijke afhandeling van overtredingen of delicten. Als de aangewezen personen (politie, officier van justitie of de directeur van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)) twijfelen aan de vaardigheid of geschiktheid van iemand om een voertuig te besturen, wordt met het uitbrengen van een mededeling de vorderingsprocedure in gang gezet. Het beginpunt van de procedure ligt in de dagelijkse praktijk in bijna alle gevallen bij de politie. Op grond van de verkregen informatie van de politie kan de divisie Vorderingen een betrokkene een Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA), een Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA), een onderzoek naar zijn rijvaardigheid of geschiktheid of een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) opleggen. Evenals bij de EMA en de LEMA worden de kosten van de EMG op de betrokkene verhaald en kan de betrokkene zijn rijbewijs verliezen als de maatregel niet afdoende wordt gevolgd.

Doel van de maatregel

Het doel van de maatregel is het voorkomen van recidive

Het bereiken van een curatief en individueel preventief effect, waardoor de kans op herhaling van het overtreedende gedrag wordt verkleind. Er wordt een veranderingsproces op gang gebracht waardoor de deelnemer na afloop van de cursus zijn begrip van en inzicht in verkeersdeelname en verkeersregelingen en zijn attitude ten aanzien van regelgeving en het gedrag van andere verkeersdeelnemers heeft verbeterd.

Daarnaast kan toepassing van EMG voor de politie motiverend werken om gericht en intensief te handhaven en melden. Bij de politie is geconstateerd dat de EMG de mogelijkheid biedt om bestuurders die zich misdragen een maatregel op te leggen, waar voorheen slechts met een boete moest worden volstaan. Als de politie daardoor vaker voor de EMG gaat melden, zal dit bij de weggebruikers bekend worden en tot meer voorzichtigheid kunnen leiden.

Criteria voor verwijzing

Voor een verwijzing naar de EMG is er een vermoeden dat de betreffende bestuurder onvoldoende rijvaardig is voor het besturen van een motorrijtuig. Dit vermoeden wordt gebaseerd op door de politie geconstateerde feiten en omstandigheden. Het moet duidelijk zijn welke bestuurder de overtreding heeft gemaakt. Overtredingen die alleen op basis van het kenteken zijn geconstateerd en waarbij niet duidelijk is om welke bestuurder het gaat, kunnen geen aanleiding zijn voor een verwijzing naar de EMG.

Het moet gaan om problematisch rijgedrag dat zich manifesteert in een reeks lichtere gevaarszettende en/of agressieve gedragingen tijdens één rit of in een eenmalige ernstig gevaarszettende gedraging. De wettelijke basis voor de EMG is de WvW 1994 artikel 131 lid 5,6 en 7. Overtredingen als gevolg van alcohol en drugs worden buiten beschouwing gelaten omdat er op dit moment voor deze aandachtgebieden maatregelen op maat zijn ontwikkeld: EMA, LEMA, en Alcoholslot.

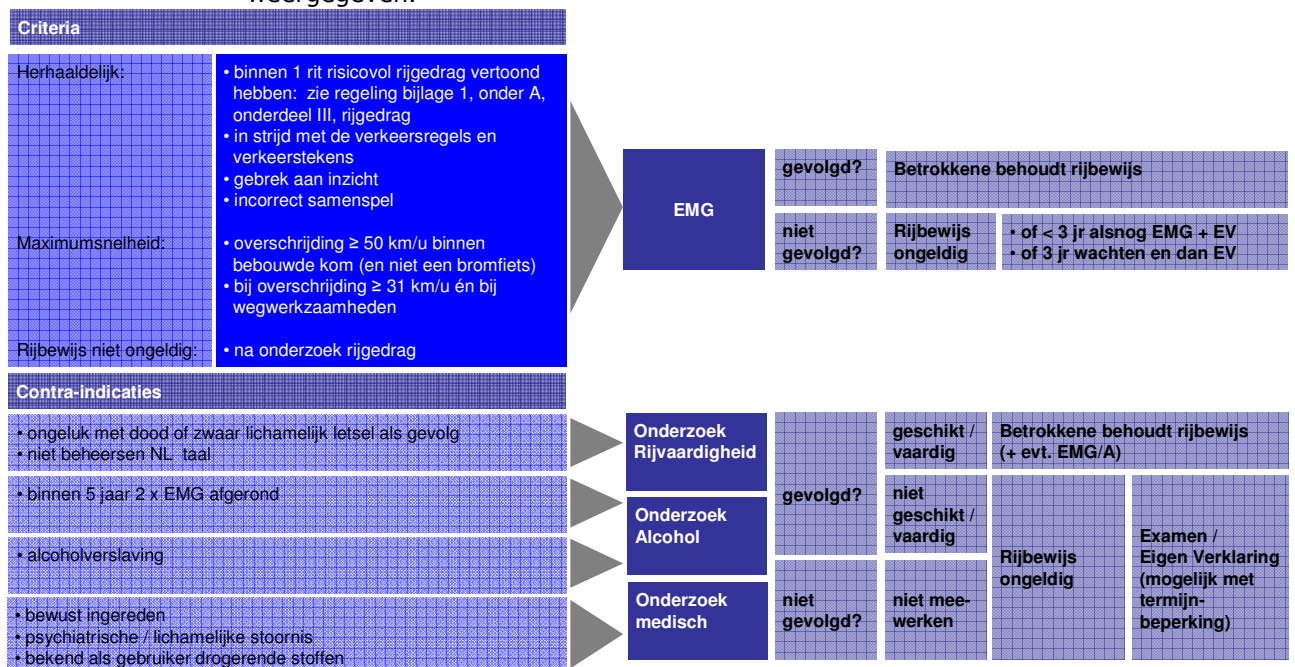
Het gaat om de volgende categorieën gedragingen (waarbij er sprake kan zijn van overlap tussen categorieën):

1. Gevaarzettend gedrag;
2. Gebrek aan inzicht in risico's in het verkeer;
3. Incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers in het verkeer;
4. Duidelijk een gedrag tentoonspreiden dat in strijd is met de essentiële verkeersregels en verkeerstekens.

In Bijlage 4 worden de gedragingen en criteria die kunnen leiden tot een EMG uitgebreid vermeld.

De populatie voor de EMG bestaat uit personen die voor de eerste keer door de politie zijn bekeurd voor dergelijke overtredingen, maar ook uit personen die voor een tweede keer zijn gepakt voor dergelijke rijgedragingen. Recidiveert men na de EMG, dan kan men de cursus nogmaals volgen. De achterliggende gedachte hierbij is dat, in tegenstelling tot het rijden onder invloed, de onderliggende gevaarzettende gedragingen zo divers kunnen zijn dat iemand (a) ook baat kan hebben bij een tweede cursus en (b) een tweede keer op een andere manier met de aangeboden materie omgaat. Het leereffect blijft hiermee voor een tweede maal overeind. Recidiveert men vervolgens weer, dan volgt een onderzoek naar de rijvaardigheid door een daartoe speciaal aangewezen deskundige. Is men niet rijvaardig dan wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. In het geval men toch rijvaardig wordt bevonden kan men gewoon verder aan het verkeer blijven deelnemen.

In het volgende stroomschema worden de verwijzingscriteria en contra-indicaties weergegeven.



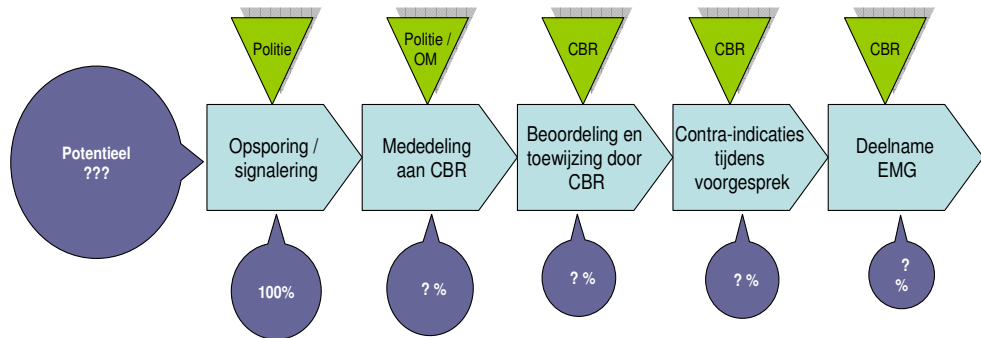
Stroomschema vorderingsprocedure: criteria en contra-indicaties EMG (bron: CBR www.cbr.nl/vorderingsprocedure)

Stappen in de toewijzing

Welke samenstelling de uiteindelijke deelnemersgroep heeft, hangt af van de inclusie en exclusie van kandidaten tijdens de verschillende stappen in het proces van identificatie, doorverwijzing en cursustoewijzing van de EMG-deelnemers. De volgende stappen worden onderscheiden:

- Opsporing van EMG-waardige overtredingen door de politie;
- Mededelingen van de politie aan het CBR op basis van geconstateerde feiten;
- Beoordeling door het CBR van binnengekomen mededelingen en oplegging EMG, tenzij een contra-indicatie van toepassing is;
- Ook tijdens het voorgesprek en de cursus kan alsnog blijken van een contra-indicatie.

In het volgende schema worden de processtappen weergegeven. Na iedere stap 'verdwijnen' er potentiële EMG-deelnemers.



Opsporing van EMG-waardige overtredingen door de Politie

De informatie ten grondslag aan de mededeling moet door de politie via een proces-verbaal en/ of beeldmateriaal zijn verkregen. De identiteit van de bestuurder moet 'onomstotelijk' vaststaan. Dat betekent dat de overtredingen niet enkel op kenteken mogen zijn geconstateerd, maar dat de bestuurder altijd door de politie moet zijn geïdentificeerd.

Mededelingen van de Politie aan het CBR

Wanneer een bestuurder éénmalig wordt staande gehouden voor een grove overtreding of meerdere malen voor lichtere overtredingen (zie bijlage 4 voor een overzicht met de voor de EMG gehanteerde verwijzingscriteria), moet de politie een mededeling doen aan het CBR.

Beoordeling door het CBR van binnengekomen mededelingen en toewijzing van EMG-cursisten

Op basis van de binnengekomen mededelingen van de politie bepaalt het CBR of een bestuurder wordt verplicht een EMG te volgen. Voor zover dat mogelijk is op basis van de inhoud van de ontvangen mededelingen gaat het CBR na of er contra-indicaties van toepassing zijn. Bijvoorbeeld of iemand binnen een periode van vijf jaar voor de derde maal voor een EMG-waardig feit wordt aangemeld (én al twee maal de EMG heeft gevolgd). In dat geval kan de betreffende overtreder niet opnieuw naar een EMG verwezen worden. Daarna besluit het CBR tot oplegging van de EMG (of een onderzoek naar de rijvaardigheid, als er sprake is van een contra-indicatie) en stelt betrokkene hiervan in kennis.

Nadat de kosten van de EMG zijn betaald, worden EMG-deelnemers door het CBR in een cursusgroep ingedeeld. De cursussen worden gegeven, wanneer er voor een bepaalde cursuslocatie voldoende cursisten zijn.

Vaststelling van een contra-indicatie tijdens het voorgesprek of tijdens de cursus
Hoewel het voorgesprek niet als selectie-instrument is bedoeld, kan het gebeuren dat de trainer bepaalde contra-indicaties vaststelt (bijvoorbeeld een erg agressieve opstelling of slechte beheersing van de Nederlandse taal). Deze contra-indicaties kunnen ook tijdens het geven van de cursus boven water komen. De trainer moet dit dan melden aan de betrokkene en onderbouwd rapporteren aan het CBR. Het CBR neemt dan opnieuw een besluit.

Beoogde doelgroep van de EMG

De keuze voor de verwijzingscriteria is enerzijds gebaseerd op de wens om indicatoren te hebben die beleidsrelevantie hebben, goed waarneembaar, eenduidig interpreteerbaar, documenteerbaar en hanteerbaar zijn door de toezichhouders (politie en CBR). Anderzijds zijn ze gebaseerd op de wens om een zo homogeen mogelijke groep te krijgen met een gemeenschappelijke problematiek, waarop de aanpak zich kan richten. Een belangrijke vraag was in 2008 of de groep, die wordt gerekruteerd op basis van de geformuleerde verwijzingscriteria, inderdaad een homogene samenstelling heeft en of er sprake is van een gemeenschappelijke problematiek.

Voorafgaand aan de ontwikkeling van de EMG is op basis van bevindingen uit de literatuur een voorzichtige inschatting gemaakt van de groep(en) potentiële kandidaten.

De verwachting was dat de groep potentiële EMG-deelnemers vooral zou bestaan uit:

1. Ervaren (meestal mannelijke) bestuurders in de leeftijd van 25-50 jaar die veel kilometers maken (o.a. voor hun werk) en in de meeste gevallen zijn betrapt op te hard rijden, en in mindere mate op andere ernstige of meervoudige overtredingen of als gevolg van gevaarzettend gedrag bij een ongeval betrokken zijn geraakt;
2. Beginnende (meestal mannelijke) bestuurders in de leeftijd van 18-24 jaar met een hoog jaarkilometrage.

Daarnaast was er nog een subgroep te onderscheiden, die op basis van de gedragscriteria, potentiële EMG-deelnemers konden zijn, maar die waarschijnlijk maar een heel klein deel van de potentiële groep uitmaken en bovendien, wat betreft aanpak, ook een andere benadering vereisen.

3. Boze- agressieve bestuurders

In beginsel is agressief rijgedrag uitgangspunt om mensen te verwijzen. Een kleine subgroep manifesteert extreem agressief tot gewelddadig gedrag op de weg. In de blauwdruk voor de EMG (DHV, 2008) wordt gesproken van het uitsluiten van de groep met extreem agressief boos gedrag. Het gaat om personen met een structureel persoonlijkheidsprobleem, dus niet om mensen die een keer uit hun slof schieten.

Voorlopig zal de EMG gericht zijn op een heterogene samenstelling van de groep. De ontwikkelde aanpak heeft ook rekening gehouden met een diverse doelgroep. Enkele centrale onderzoeksvragen hebben dan ook te maken met de samenstelling van de deelnemersgroep, hun achtergronden en de aansluiting van de aanpak op de deelnemersgroep.

Inhoud van de EMG in kort bestek

Het EMG programma is gestandaardiseerd en geprotocolleerd en bestaat uit een individueel voorgesprek en drie plenaire dagen. Het programma voltrekt zich over een periode van 6 tot 7 weken. De opbouw ziet er als volgt uit:

Week 1	Week 2	Week 3	Week 4	Week 5	Week 6	Week 7
Voorgesprek		Dag 1	Dag 2			Dag 3

Voorgesprek

Het programma start met het voorgesprek. Het starten van het motiveringsproces is één van de doelen van het voorgesprek. Een andere doelstelling is om door de deelnemer informatie te geven om de weerstand van de cursist tegen de vorderingsprocedure weg te nemen. De trainer probeert eveneens een indruk te krijgen van de fase van verandering waarin de deelnemer zich bevindt.

Dag I

De eerste plenaire dag staat vooral in het teken van de kennisoverdracht en moet de deelnemer de indruk geven dat hij bij de EMG iets 'te halen' heeft en daarmee op zijn plaats zit binnen de EMG. De deelnemers krijgen vooral informatie over de vorderingsprocedure, risicoperceptie en het goed uitvoeren van de verkeerstaak. Daarnaast is de eerste dag gericht op het aanwakkeren van bezorgdheid bij de deelnemers over hun rijgedrag. Het is de bedoeling de deelnemers uit de voorbeschouwingsfase te krijgen en ze hun overtredende rijgedrag als probleem te laten (h)erkennen. Aan het einde van de dag (h)erkent de deelnemer dat er sprake is van een probleem (acceptatiefase). De trainer stimuleert de deelnemer tot het vinden en benoemen van datgene wat de cursist met en tijdens de EMG wenst te bereiken. Dit moet gelieerd zijn aan het voorkomen van nieuwe overtredingen.

Dag II

De tweede dag verlangt een actievere houding en meer openheid van de deelnemer. Deze dag is gericht op het nemen van een beslissing over het veranderen van het overtredende rijgedrag en op het voorbereiden van een effectieve aanpak. Daartoe wordt eerst de ambivalentie tegenover wel of niet veranderen geïntensiveerd (twijfel zaaien). Dit gebeurt met behulp van een opdracht waarin de deelnemers worden uitgenodigd de voor- en nadelen van het overtredende rijgedrag en van het gewenste gedrag (veilig en sociaal rijden) expliciet te onderzoeken door het opstellen van een voor- en nadelenbalans. Verwacht wordt dat de deelnemer zich een mening heeft gevormd over overtredend rijgedrag en natuurlijk in het bijzonder de overtredingen van hemzelf. In het kader van de terugvalpreventie wordt geacht dat de deelnemer de beslissing heeft genomen niet meer terug te keren tot het overtredende rijgedrag. De deelnemer herkent en erkent dat er sprake is van een probleem. Van hem worden uitspraken verlangd over zijn eigen voornemens inzake het overtredende rijgedrag. Het onderdeel over de Functionele Analyse en het kunnen benoemen van een eigen leerdoel verlangen een grote inzet van de

deelnemer. Op dag 2 verwerft de deelnemer inzichten waarmee hij de voor hem persoonlijk meest effectieve aanpak kan kiezen.

Dag III

Tussen de tweede en derde dag krijgen de deelnemers 3 weken de tijd om te oefenen in de praktijk.

De derde en laatste dag staat in het teken van evaluatie en de praktische haalbaarheid van het voornemen van de individuele deelnemer. De persoonlijke effectiviteit en het eigen maken van een nieuwe houding staan hierin centraal. De programmaonderdelen, de werkvormen en de opdrachten zijn erop gericht om de cursist een realistisch beeld te geven van de effectiviteit en de haalbaarheid van zijn concrete gedrag en voornemen(s). De deelnemers krijgen (van elkaar) tips en strategieën aangereikt om op valkuilen te reageren als dit nodig is. Door met elkaar van gedachten te wisselen is het mogelijk dat de deelnemers hun eigen ervaringen en opvattingen tegen het licht houden en eventueel bijstellen.

Bijlage B Probleemstelling van de evaluatie

De EMG is erop gericht het gedrag van de deelnemers te veranderen. Het doel van de EMG is de deelnemers te motiveren tot veilig en sociaal verkeersgedrag en hen te ondersteunen om deze intentie ook in daadwerkelijk gedrag om te zetten. Of dit doel gerealiseerd wordt is de centrale probleemstelling van het evaluatieonderzoek. Een andere belangrijke vraag die daaraan vooraf gaat, is welke doelgroepen worden bereikt via de afgesproken selectieprocedure. Ten tijde van de ontwikkeling van de EMG was hier maar beperkt zicht op.

Dit betekent dat de evaluatie van de EMG zich enerzijds richt op de vraag in hoeverre het verwijzingsproces leidt tot instroom van de beoogde doelgroep en anderzijds op de vraag of de EMG voorziet in de noodzakelijke voorwaarden voor gedragsverandering. Het onderzoek moet inzicht geven in kenmerken van deelnemers, de uitvoering en werking van de EMG, de aansluiting tussen aanpak en deelnemersgroep en het signalerings- en verwijzingsproces.

Vragen met betrekking tot de instroom van cursisten in de EMG

- Op basis van welk rijgedrag of welke combinatie van feiten en omstandigheden worden door politie mededelingen opgemaakt?
- Hoe groot is de instroom van cursisten? Verschillen regio's hierin?
- Wat zijn kenmerken van de groep personen die wordt gemeld?
- Hoe worden de verwijzingscriteria en contra-indicaties toegepast?
- Op welk moment in het signalerings- en verwijzingsproces wordt duidelijk of iemand tot de doelgroep behoort?

Vragen met betrekking tot kenmerken en problematiek van deelnemers

- Wat zijn de kenmerken van de groep deelnemers die in de EMG terecht komt?
- Hoe homogeen of heterogeen is deze groep? Welke subdoelgroepen kunnen worden onderscheiden?

Vragen met betrekking tot de uitvoering en werking van de EMG

- Hoe wordt de EMG cursus ervaren door de deelnemers en trainers?
- Werkt de EMG-aanpak: welke cursusonderdelen zijn effectief, welke cursusonderdelen moeten verbeterd worden?
- Welke knelpunten doen zich voor bij de uitvoering van de EMG?
- Wat bereikt de EMG bij de deelnemers ten aanzien van de attitude, eigen effectiviteit en gedrag(sintentie) van de deelnemers?
- Hebben de EMG-deelnemers besef van het problematische karakter en de negatieve gevolgen van hun gedrag?
- Zien de EMG-deelnemers mogelijkheden om het eigen gedrag te veranderen?
- Hebben EMG-deelnemers actie ondernomen om het gedrag aan te passen?
- Verschilt het effect van de EMG per subdoelgroep?

Vragen met betrekking tot aansluiting tussen aanpak en deelnemersgroep

- In welke mate sluit de uniforme aanpak aan op de te onderscheiden doelgroepen? Hoe werkbaar is een heterogene samenstelling van de deelnemersgroep?

- In welke mate is een meer gedifferentieerde, op een specifieke doelgroep afgestemde aanpak, noodzakelijk?

Bijlage C Opzet en aanpak evaluatie

De evaluatie van de EMG richt zich voor op de vraag in hoeverre het verwijzingsproces en de EMG voorziet in die noodzakelijke voorwaarden voor gedragsverandering. We onderscheiden de volgende twee onderdelen:

- Procesevaluatie
- Inhoudelijke evaluatie

Procesevaluatie

De procesevaluatie is bedoeld om inzicht te geven in het uitvoeringsproces van de EMG. Uitgangspunt daarbij is de formele procedure die gevolgd wordt bij de identificatie en doorverwijzing van de groep zware overtreeders naar de EMG en de rol van de verschillende actoren in dat proces. Belangrijke vraag daarbij is of uiteindelijk de juiste groepen overtreeders in de EMG-cursus terecht komen. Welke samenstelling de uiteindelijke deelnemersgroep heeft, hangt af van de inclusie en exclusie van kandidaten tijdens de verschillende stappen in het proces van identificatie, doorverwijzing en cursustoewijzing van de EMG-deelnemers. Ook de afstemming tussen de verschillende partijen is een belangrijke onderzoeksvraag. Tevens zal worden stilgestaan bij de afstemming van de tussen de administratiefrechtelijke en strafrechtelijke maatregelen (de samenloop tussen administratief recht en strafrecht).

De interviewvragen zijn afgeleid uit de onderzoeksvragen. Belangrijk is hierbij het onderscheid in verschillende doelgroepen. Door de verschillende betrokkenen bij het project is het niet mogelijk te volstaan met één protocol; daarom is voor elke doelgroep een afzonderlijk protocol opgesteld. Bij de interviews is het trechtermodel gehanteerd: de opzet is dat breed wordt begonnen, eerst is in algemene termen gevraagd naar de bekendheid met de EMG en de ervaringen tot dusver. Daarna is middels doorvragen en samenvatten steeds verder ingezoomd om uiteindelijk antwoord te kunnen geven op de onderzoeksvragen.

Aanpak procesevaluatie

Kwalitatief deel

In de maanden mei t/m juli 2009 heeft een eerste procesevaluatie plaatsgevonden. Hiertoe zijn interviews gehouden met vertegenwoordigers van de relevante actoren. De interviews zijn afgenomen aan de hand van een voorgestructureerd interviewprotocol.

De onderstaande organisaties zijn geïnterviewd:

Organisatie	Aantal interviews
Politie	10 politieregio's
OM arrondissement Arnhem	1 interview met OM
SVG Amersfoort	1 interview
CBR	1 interview

De politieregio's zijn zodanig gekozen, dat een redelijk representatief beeld voor heel Nederland ontstaat. Dit betekent dat zowel een aantal randstedelijke als een aantal plattelandsregio's bij het onderzoek zijn betrokken.

Kwantitatief deel

In aanvulling op de interviews zijn bij het CBR kwantitatieve gegevens verzameld. Bij het CBR worden de onderstaande gegevens geregistreerd:

- Het aantal personen dat door de politie via een mededeling is aangemeld als potentiële EMG-deelnemer;
- Het aantal personen dat in het kader van de Vorderingsprocedure een EMG krijgt opgelegd;
- Het aantal personen bij wie door het CBR contra-indicaties zijn vastgesteld;
- Het aantal personen bij wie op basis van het voorgesprek contra-indicaties zijn vastgesteld en gerapporteerd aan het CBR;
- Het aantal personen dat de EMG volgt;
- Het aantal personen dat de EMG succesvol afrondt;
- Achtergrondkenmerken van de bovenstaande groepen (leeftijd, sekse, gedragingen e.d.).

Een deel van bovenstaande gegevens is verkregen van het CBR. Een aantal gegevens kon nog niet worden geleverd. Daar waar we beschikken over gegevens van het CBR zullen we dit rapporteren.

Ook zijn geen politiegegevens (via het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) en de Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)) verkregen van het aantal opgemaakte processen-verbaal voor de verschillende soorten feiten en overtredingen. In deze rapportage kunnen we hier dus geen melding van maken.

Inhoudelijke evaluatie

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden is een voor- en nameting uitgevoerd, waarbij met behulp van vragenlijsten en diepte-interviews de veranderingsprocessen bij de EMG-groep in kaart zijn gebracht. De inhoudelijke evaluatie bestaat uit drie onderdelen:

- Focusgroep met trainer;
- Vragenlijstonderzoek onder deelnemers en niet-deelnemers;
- Diepte interviews met cursusdeelnemers

Focusgroep met trainers

De ervaringen van EMG-trainers met het geven van de EMG zijn in kaart gebracht. De betreffende trainers hebben allemaal hun eerste ervaringen met uitvoering van de EMG gehad en al meerdere cursussen gegeven. Met een 5-tal trainers is een focusgroep gehouden, met 2 trainers is een tweegesprek gevoerd en nog eens 2 trainers zijn individueel geïnterviewd. Bij de focusgroep, het tweegesprek en de individuele interviews is globaal hetzelfde stramien gehanteerd. In een 'kennismakingsronde' is steeds eerst geïnventariseerd wat de meest positieve ervaring tot nu toe is geweest met het uitvoeren van de EMG én is gevraagd waar men als trainer bij het uitvoeren van de EMG het meest tegenaan gelopen is. Vervolgens is aan de hand van drie thema's systematisch in kaart gebracht welke knelpunten er zijn en wat men eventueel als oplossingen voor deze knelpunten ziet.

Daarbij ging het om de volgende drie thema's met bijbehorende vragen:

- *Thema 1: Samenstelling van de cursusgroep*
 - Wat zijn de kenmerken van de deelnemersgroep?
 - Zijn dit de deelnemers die in de EMG thuishoren?
 - Hoe homogeen/ heterogeen zijn de cursusgroepen?
 - Welke deelnemersmix is wel/ niet werkbaar?
- *Thema 2: Uitvoerbaarheid en effectiviteit van het cursusprogramma*
 - Is het programma uitvoerbaar?
 - Is het programma effectief?
 - Welke onderdelen zijn effectief, welke niet?
 - Sluit de uniforme aanpak aan bij de deelnemersgroep?
- *Thema 3: Uitvoerbaarheid en werkbaarheid voor de trainer*
 - Hoe wordt de zwaarte van de trainerstaak ervaren?
 - Hoe zit het met het vertrouwen in het eigen functioneren als trainer?
 - Over welke competenties moet men beschikken?
 - Welke competenties zijn al voldoende aanwezig?
 - Welke competenties moeten verder worden getraind?

Vragenlijstonderzoek

Voor het vragenlijstonderzoek onder de deelnemers van de EMG is gekozen voor een onderzoeksdesign met een voormeting en twee nametingen. De groep bestaat uit personen die de EMG gevolgd hebben. Het design ziet er kort samengevat als volgt uit:

	Voormeting (Vragenlijst EMG-1)	EMG	1 ^e nameting (Vragenlijst EMG-2)	2 ^e nameting (Vragenlijst EMG-3)
EMG groep	X		X	X

Vragenlijsten deelnemers

Vragenlijst EMG-1

Deze vragenlijst krijgen de deelnemers thuisgestuurd samen met de uitnodiging voor het voorgesprek. De bedoeling is dat zij deze ingevuld meenemen naar het voorgesprek en inleveren. Het bevat enkele algemene vragen over autorijden, over risicoperceptie, rijgedrag, overtredingen en ongevallen, over boosheid en agressieve gedragingen in het verkeer, over intentie en motivatie, en over verschillende componenten van het ASE-model (sociale invloed en sociale norm, consequenties en attributie, eigen effectiviteit en gedragsalternatieven).

Vragenlijst EMG-2

Deze vragenlijst wordt door de deelnemers ingevuld aan het eind van de laatste cursusdag. Naast een herhaling van vragen uit de voormeting, bevat deze vragenlijst een aantal evaluatieve vragen over de EMG cursus en over de trainer.

Vragenlijst EMG-3

Deze vragenlijst krijgen de deelnemers ongeveer 12 weken na de EMG thuisgestuurd samen met de "brief aan zichzelf". De bedoeling is dat zij de vragenlijst ingevuld terugsturen met behulp van een bijgeleverde antwoordenvolp. Deze vragenlijst bevat een herhaling van vragen uit de voormeting.

Vragenlijsten trainers

Checklist 1

De bedoeling is dat de trainer na afloop van het voorgesprek aan de hand van de checklist beoordeelt hoe het gesteld is met de motivatie en veranderingsbereidheid van de deelnemer.

Checklist 2

Na afloop van de laatste cursusdag is het de bedoeling dat de trainer nogmaals beoordeelt hoe het gesteld is met de motivatie en veranderingsbereidheid van de deelnemer.

Monitorformulier uitvoering EMG

Aan de hand van dit formulier willen wij voor elke cursusgroep inzicht krijgen in de wijze waarop de EMG is uitgevoerd. Het is voor het onderzoek naar de EMG van belang te weten hoe de EMG wordt uitgevoerd en welke ervaringen de trainer heeft. De bedoeling is dat de trainer voor elke cursusgroep een Monitorformulier bijhoudt gedurende de uitvoering van de EMG.

Meetschema

Hieronder staat het meetschema dat bij de experimentele en controlegroep wordt toegepast. Het betreft niet alleen de voor- en nametingen, maar ook de inzameling van de EMG-monitorformulieren en de checklists die ingevuld worden door de trainers. De vragenlijsten zijn uitgezet in de periode februari 2009 tot en met maart 2010.

<i>Tijdsverloop in weken</i>	EMG groep	<i>Deelnemer EMG</i>	<i>Trainer</i>
Week 0	Voormeting	• Schriftelijke vragenlijst (EMG-1)	
Week 1	Voorgesprek	• Levert EMG-1 in	• Checklist 1 (EMG-C1)
Week 2			
Week 3	Eerste cursusdag		
Week 4	Tweede cursusdag		
Week 5 – 6			
Week 7	Derde cursusdag Nameting 1	• Schriftelijke vragenlijst (EMG-2)	• Checklist 2 (EMG-C2) • Monitorformulier EMG (EMG-Mon)
Week 8 t/m 19			
Week 20	Nameting 2	• Schriftelijke vragenlijst (EMG-3)	

Wijze van benaderen

Respondenten uit de EMG groep worden benaderd via het CBR Divisie Vorderingen en via de trainers en instellingen. DHV krijgt geen beschikking over persoonlijke gegevens van de EMG-deelnemers, maar zal gebruik maken van een uniek identificatienummer per deelnemer (het cursistenummer), verder genoemd als "ID-nummer". Dit nummer is nodig om de verschillende vragenlijsten die over dezelfde cursist gaan, aan elkaar te kunnen koppelen. Hierbij wordt de volgende procedure gehanteerd:

Voormeting

Het CBR verzorgt de verzending van vragenlijsten voormeting met begeleidende brief en envelop van DHV. De vragenlijst wordt meegestuurd met de uitnodiging voor het EMG-voorgesprek.

De deelnemers leveren de ingevulde vragenlijst voormeting (eventueel in envelop) bij het voorgesprek in bij hun trainer. De trainer zorgt ervoor dat het ID-nummer op de vragenlijst / envelop wordt gezet.

Verder zorgt DHV dat de instellingen / trainers voor elke deelnemer checklist 1 en 2 krijgen. Checklist 1 vullen de trainers na afloop van het voorgesprek in. De trainer zorgt ervoor dat het ID-nummer op de checklist wordt gezet.

1^e nameting

DHV zorgt ervoor dat de instellingen / trainers voldoende monitorformulieren en vragenlijsten (EMG-2 en EMG-3) krijgen voor de nameting.

De vragenlijsten worden door de instelling / de trainer van te voren voorzien van het ID-nummer.

De trainer zorgt dat vragenlijsten EMG-2 door de deelnemers worden ingevuld op de laatste cursusdag. De trainer zorgt ervoor dat elke deelnemer het enqueteformulier krijgt met het juiste ID-nummer erop.

Bij het onderdeel "brief aan zichzelf" deelt de trainer de vragenlijst EMG-3 (met brief en antwoordenvelop van DHV) uit en zorgt ervoor dat elke deelnemer de vragenlijst met de juiste ID krijgt. De bedoeling is dat ze deze vragenlijst (met begeleidende brief en antwoordenvelop) samen met de "brief aan zichzelf" in de envelop stoppen die ze aan zichzelf adresseren. Deze vragenlijst vullen ze in als ze die thuisgestuurd krijgen.

Verder vult de trainer de checklist 2 per deelnemer en het EMG-monitor formulier per cursusgroep in.

2^e nameting

De instelling stuurt ongeveer 12 weken na het afronden van de EMG alle deelnemers de "brief aan jezelf" die ze de laatste cursusdag hebben geschreven. Met deze brief wordt de vragenlijst 2^e nameting, een begeleidende brief en een antwoordenvelop verstuurd.

DHV heeft op deze manier de beschikking over geanonimiseerde, maar bruikbare onderzoeksgegevens, terwijl het CBR geen tot individuen te herleiden enquêteresultaten heeft.

Beloning deelnemers

Als men alle vragenlijsten heeft ingevuld en ingeleverd (dus inclusief de laatste die ze thuisgestuurd krijgen) maakt men kans (ongeveer 50%) op een keuzecadeau

(waarschijnlijk t.w.v. € 25,- à € 30,-) van Voor Jou dat online is te bestellen op www.voorjou.nl. Deelnemers kunnen via www.voorjou.nl met een code inloggen en een keuze maken uit de getoonde cadeaus en belevenissen. De besteller ontvangt een bestelbevestiging met referentienummer waarna binnen enkele dagen het gekozen cadeau thuis wordt afgeleverd. Om kans te maken dienen de deelnemers alleen een e-mail adres te vermelden in de vragenlijst. Zij krijgen via de mail hun inlogcode toegezonden. In de brief die bij de eerste vragenlijst zit, wordt niets gemeld over een beloning. Dit komt pas aan de orde in de begeleidende brief bij de laatste vragenlijst die ze thuisgestuurd krijgen. Omdat hier de meeste uitval zal plaatsvinden, willen we op dit moment de respons zo hoog mogelijk krijgen door deelnemers een kans te laten maken op een beloning. Door deze procedure beschikt DHV niet over adresgegevens.

Aantal deelnemers aan de verschillende metingen

In totaal hebben 518 deelnemers de eerste vragenlijst ingevuld en 480 deelnemers de tweede. Van 97 deelnemers hebben we de derde vragenlijst in het bestand kunnen verwerken.

De koppeling van de eerste vragenlijst aan de tweede vragenlijst is bij 396 deelnemers geslaagd. Van hen hebben we dus een complete set van twee vragenlijsten.

Bij 79 deelnemers is het gelukt om de eerste, tweede en derde meting aan elkaar te koppelen. Uiteindelijk is er van 79 EMG-deelnemers een complete set van vragenlijsten.

Gegevensverwerking en –bewerking: van losse items naar schalen

De vragenlijstgegevens zijn verwerkt en geanalyseerd met behulp van het programma SPSS. Een ontwikkelde syntax zorgt voor data cleaning en maakt de gegevens gereed voor analyse. Dit houdt onder meer in dat het bestand bekeken wordt op afwijkende cijfers en respondenten (die bijvoorbeeld de vragenlijst nauwelijks hebben ingevuld), en dat deze eventueel verwijderd worden⁶. Ook vindt een aantal hercoderingen en berekeningen van verschillende variabelen plaats zodat de waarden, die deze variabelen aan kunnen nemen, eenduidig geïnterpreteerd kunnen worden en met elkaar te vergelijken zijn.

De vragenlijsten, die zijn gebruikt in de voor- en nameting, bevatten een flink aantal items. Verschillende items hebben betrekking op de achtergrondkenmerken van respondenten. Daarnaast zijn er veel items aan de hand waarvan is geprobeerd zo goed mogelijk de verschillende variabelen waarop de EMG tracht invloed uit te oefenen, in kaart te brengen. Belangrijke variabelen die met behulp van de items worden gemeten zijn 'uitkomstverwachtingen', 'sociale invloed', 'persoonlijke effectiviteit', 'gedragsintentie' en 'zelfgerapporteerd gedrag'. Het is weinig inzichtelijk en ook niet zo zinvol om alle afzonderlijke items te bespreken. Op basis van de gegevens zijn factoranalyses en betrouwbaarheidsanalyses verricht om de vragenlijst "in te dikken" tot overzichtelijke schalen of factoren. Een schaal is een relevante en betekenisvolle combinatie van een aantal losse items. Uit de analyse is naar voren gekomen dat de

⁶ Zo kunnen er bij het invullen van de vragenlijst of de data-invoer fouten zijn gemaakt, zodat er cijfers in het bestand komen die in feite onmogelijk zijn. Bijvoorbeeld een leeftijd van 9 jaar of een code 3 wanneer alleen maar de codes 1 (ja) en 2 (nee) kunnen voorkomen.

antwoorden op een aantal items onderling samenhangt en dat deze items gezamenlijk een onderliggende eigenschap meten.

Interviews met deelnemers EMG

Als aanvulling op de vragenlijsten zijn ook persoonlijke gesprekken gevoerd met EMG-cursisten. De gesprekken zijn gehouden aan de hand van een interviewprotocol. Er zijn gesprekken gevoerd met first offenders, waarbij de volgende vragen centraal staan:

- Welke gedrag is aanleiding geweest om te verwijzen naar de EMG?
- Vindt de betrokkene het terecht dat hij verplicht is tot deelname aan de EMG?
- Is de betrokkene van plan zijn gedrag te veranderen?
- Is er sprake geweest van een 'schrikeffect' van de aanhouding en is dit van invloed geweest op de attitude en het gedrag van de betrokkene en op de motivatie om het gedrag te veranderen?
- In hoeverre heeft de deelname aan de EMG bijgedragen aan de verandering van de attitude en het gedrag van de betrokkene? Zo ja, welke onderdelen van de EMG hebben het meeste effect gehad? Kunnen onderdelen van de EMG worden verbeterd? Zo ja, op welke wijze?
- Hebben naast het 'schrikeffect' en het 'cursuseffect' nog andere factoren een rol gespeeld bij de eventuele verandering van de attitude en het gedrag van de betrokkene?

Afzonderlijk van de vragenlijst is aan EMG-cursisten gevraagd om medewerking aan een interview te verlenen. Wanneer zij hiertoe bereid zijn, moeten zij hun naam, adres en telefoonnummer noteren. DHV neemt dan rechtstreeks contact met hen op voor het maken van een afspraak. Ze krijgen hier een vergoeding voor in de vorm van een cadeaubon van € 25,- en eventuele reiskostenvergoeding. Er is met 7 personen uit de EMG groep een uitgebreid interview gehouden. Voor deelname aan de interviews was – ondanks meerdere wervingspogingen en de beloning – weinig belangstelling.

Bijlage D Verwijzingscriteria EMG in regeling

Uit: Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid

(Tekst geldend op: 22-07-2009)

Bron: http://wetten.overheid.nl/BWBR0008003/geldigheidsdatum_22-07-2009

Artikel 10b

1. Het CBR besluit tot oplegging van een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer indien:
 - a. betrokkene tijdens een rit herhaaldelijk gedragingen heeft verricht als genoemd in de bij deze regeling behorende bijlage 1, onder A, onderdeel III, Rijgedrag;
 - b. ten aanzien van betrokkene als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, een overschrijding is geconstateerd van de toegestane maximumsnelheid met 50 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom;
 - c. ten aanzien van betrokkene als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, een overschrijding is geconstateerd van de toegestane maximumsnelheid met 31 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden, of
 - d. de uitslag van het ingevolge artikel 6, tweede lid, opgelegde onderzoek geen aanleiding geeft tot ongeldigverklaring van het rijbewijs.
2. Betrokkene komt niet in aanmerking voor de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer indien:
 - a. hij een ongeval heeft veroorzaakt waardoor een ander is gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel is toegebracht;
 - b. hij bewust op een andere weggebruiker is ingereeden;
 - c. blijkt dat hij de Nederlandse taal dan wel een andere taal waarin de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer wordt gegeven, niet of niet in voldoende mate beheerst;
 - d. hij de afgelopen vijf jaar reeds twee maal aan de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer heeft deelgenomen;
 - e. hij naar het oordeel van een medisch deskundige lijdt aan een ernstige psychiatrische stoornis of dementie, dan wel aan een langdurige lichamelijke stoornis die deelname onmogelijk maakt;
 - f. het vermoeden bestaat dat er bij betrokkene sprake is van alcoholverslaving;
 - g. hij bij de politie bekend staat als gebruiker van drogerende stoffen.
3. De ten laste van betrokkene komende kosten van de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer bedragen € 750,-.

Bijlage 1. bij de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid

Feiten dan wel omstandigheden, die een vermoeden rechtvaardigen dat betrokkene niet langer beschikt over de vereiste rijvaardigheid dan wel over de vereiste lichamelijke of geestelijke geschiktheid voor het besturen van een of meer

categorieën van motorrijtuigen waarvoor een rijbewijs is afgegeven, met uitzondering van categorie AM:

A. Rijvaardigheid en rijgedrag

III. Rijgedrag

1. Gevaarzettend rijgedrag waardoor:
 - a. andere weggebruikers en obstakels rakelings worden gepasseerd;
 - b. andere weggebruikers worden klem gereden of de weg wordt afgesneden.
2. Gebrek aan inzicht in risico's in het verkeer, zoals:
 - a. onvoldoende anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers;
 - b. niet adequaat reageren op bijzondere verkeerssituaties, zoals filevorming;
 - c. niet tijdig onderkennen van de invloed van externe factoren, zoals het weer, de toestand van de weg, het tijdstip, de aanwezigheid van scholen, voetgangersoversteekplaatsen, de specifieke eigenschappen en de toestand van het eigen motorrijtuig en van andere voertuigen en van de vervoerde lading, of van interne factoren, zoals het 'hand held' bellen, afleiding door audiovisuele middelen of vermoeidheid;
 - d. uitvoeren van gevaarlijke inhaalmanoeuvres en inhalen nabij voetgangersoversteekplaatsen, waarbij voetgangers duidelijk in gevaar zijn gebracht;
 - e. met een te hoge snelheid naderen van en inhalen nabij voetgangersoversteekplaatsen of in andere onoverzichtelijke situaties, zoals kruisingen en spoorwegovergangen;
 - f. aanhouden van, gelet op de snelheid waarmee gereden wordt, een te korte en derhalve onveilige volgafstand;
 - g. geen rekening houden met de belangen van andere weggebruikers, zoals het:
 1. geen gelegenheid geven tot invoegen bij een rijbaanversmalling, na inhalen, vanaf de nvoegstrook;
 2. blokkeren van doorgangen en dubbel parkeren.
3. Incorrect samenspel met andere verkeersdeelnemers in het verkeer, dat blijkt uit:
 - a. rijden met een niet aan de snelheid van de overige gelijksoortige verkeersdeelnemers aangepaste snelheid;
 - b. onnodig remmen en stoppen;
 - c. snijden: het niet juist afmaken van de inhaalmanoeuvre door te snel en te abrupt naar rechts te gaan;
 - d. op te korte afstand volgen van voorliggers;
 - e. onjuist invoegen op autowegen en autosnelwegen;
 - f. onjuist invoegen bij vermindering van het aantal rijstroken.
4. Duidelijk een gedrag tentoonspreiden dat in strijd is met de essentiële verkeersregels en verkeerstekens terzake van:
 - a. de plaats op de weg, waaronder begrepen spookrijden;
 - b. het inhalen;

- c. het verlenen van voorrang;
- d. het naar links of rechts afslaan;
- e. het gebruik van lichten en geven van signalen;
- f. het rijden op auto(snel)wegen: bijvoorbeeld het rijden op de vluchtstrook of het negeren van het rode kruis boven een rijstrook;
- g. het negeren van een rood verkeerslicht;
- h. het als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 50 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom;
- i. het als bestuurder van een motorrijtuig, niet zijnde een bromfiets, overschrijden van de toegestane maximumsnelheid met 31 km/u of meer op wegen binnen de bebouwde kom bij wegwerkzaamheden.